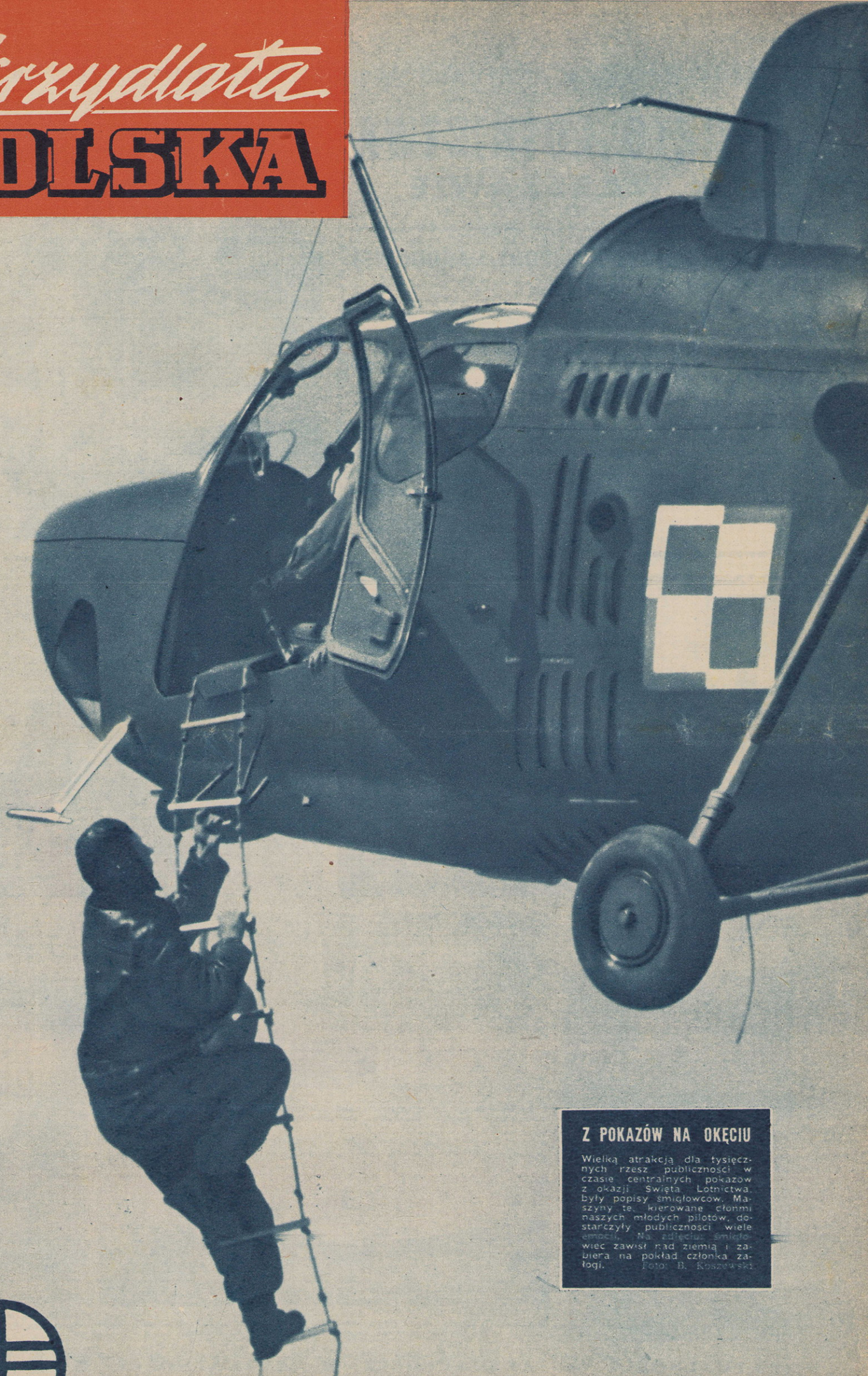
Skrzydlata POLSKA



Z POKAZÓW NA OKĘCIU

Wielką atrakcją dla tysięcznych rzesz publiczności w czasie centralnych pokazów z okazji Święta Lotnictwa, były popisy śmigłowców. Maszyny te, kierowane słonmi naszych młodych pilotów, dostarczyły publiczności wiele emocji. Na zdjęciu: śmigłowiec zawisł nad ziemią i zabiera na pokład członka załogi. Foto: B. Koszewski

NR 36 (270) • 2 WRZEŚNIA 1956 r. • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

ŚWIĘTO LOTNICTWA W WARSZAWIE

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ NR 26

Szeregowcy i podoficerowie, oficerowie i generałowie Wojsk Lotniczych!

W dwunastą rocznicę pierwszych walk polskich ludowych eskadr pod Warką, cały nasz naród, a wraz z nim Siły Zbrojne radośnie obchodzą tradycyjne Święto Ludowego Lotnictwa Polskiego, czujnej straży granic powietrznych naszej Ojczyzny.

Z okazji Święta Lotnictwa serdecznie pozdrawiam Was i życzę dalszych osiągnięć na polu umacniania zdolności bojowej i pomnażania chlubnych tradycji polskich skrzydeł.

Pozdrawiam wszystkich pracowników przemysłu lotniczego i życzę im sukcesów w rozwijaniu polskiej myśli lotniczej i zaopatrywaniu naszego lotnictwa w najnowocześniejsze samoloty i sprzęt techniczny.

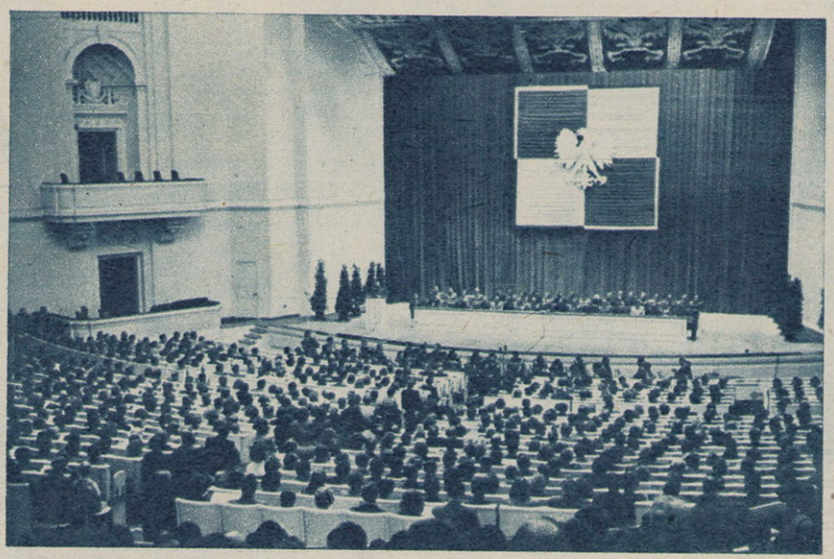
Niech żyje lotnictwo polskie, chluba i duma naszego narodu!

Niech żyje nasza umiłowana Ojczyzna — Polska Rzeczpospolita Ludowa!

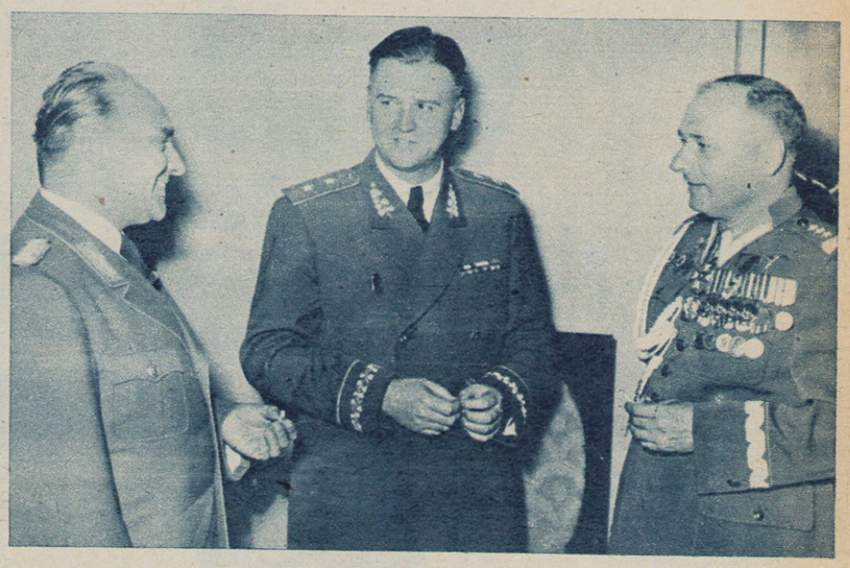
Minister Obrony Narodowej
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski

Warszawa, 26 sierpnia 1956 r.

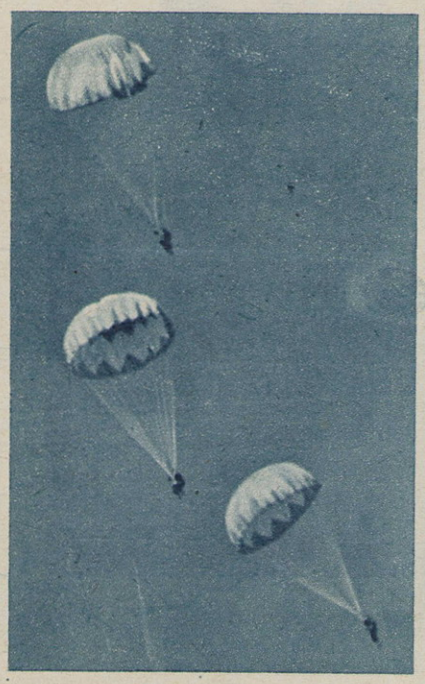
Okęcie — 26 sierpnia 1956 r. Prezes Rady Ministrów tow. Józef Cyrankiewicz przyjmuje od spadochroniarki Romany Skatulskiej meldunek o rozpoczęciu pokazów i kwiaty.



Wyżej: Widok na salę kongresową w Pałacu Kultury i Nauki, w której dnia 25 sierpnia odbyła się akademia z okazji Święta Lotnictwa.



Wyżej: W kuluarach sali kongresowej po akademii. Od lewej: gen.-mjr lotnictwa NRD Heinz Zorn, gen. dyw. lotnictwa CSR Josef Vosahlo i dowódca Wojsk Lotniczych PRL gen. broni Jan Turkiel.



Z lewej: Pokazy się zaczęły — spadochroniarki LPŻ wyskoczyły z CSS-ów, inaugurując popisy lotnictwa sportowego. Wyżej: Nadlatują śmigłowce.

W pokazach wzięły udział nowe samoloty polskiej produkcji TS-8 „Bies", skonstruowane przez zespół doc. mgr. inż. T. Sołtyka.

Wiceminister J. Burgin dekoruje Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski kpt. Mariana Grabowskiego, wicedyrektora PLL „Lot".

Foto: Koszewski (7)

III Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski"

KOMUNIKAT Nr. 5

MAJEWSKA NADAL PROWADZI

Od sierpnia do kwietnia, czy może nawet do maja przyszłego roku, czyli do zakończenia III Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera jest jeszcze na pozór sporo czasu. Zważywszy jednak, że we wrześniu i październiku będziemy mieli szereg lotniczych imprez centralnych (Szybowcowe Zawody Juniorów, Mistrzostwa w akrobacji szybowcowej, Mistrzostwa Samolotowe Juniorów i Seniorów, Mistrzostwa Spadochronowe), które w pewnej mierze mogą pokrzyżować indywidualne plany wyczynowe uczestników naszej imprezy, zważywszy dalej, że miesiące zimowe praktycznie się nie liczą, a z wiosną przyszłego roku niekoniecznie muszą dopisać warunki pogodowe, można śmiało powiedzieć, iż weszliśmy w fazę finiszu III Całorocznych Zawodów Szybowcowych. Finiszu emocjonującego, bardzo zaciętego, w którym wielu pretendentów do tytułu zwycięzcy ma jeszcze do powiedzenia swoje ostatnie słowo.

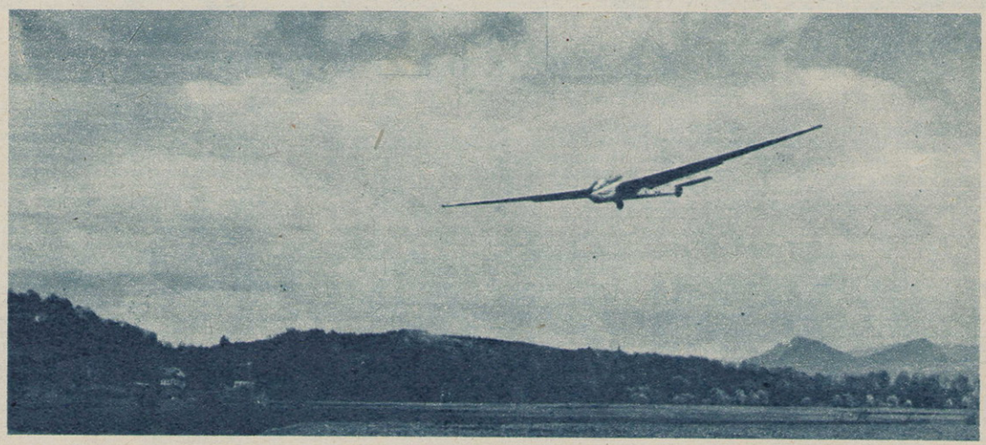
Jak dotąd prowadzi nadal pewnie i zdecydowanie rewelacja tegorocznego sezonu szybowcowego — **Pela Majewska** z Warszawy. Poprawiła ona w lipcu swój poprzedni wynik w prędkości przelotu po trasie trójkąta 100 km, umacniając tym samym swoją przodującą pozycję o dalsze 1 400 punktów. Nie próżnowali jednak też pozostali partnerzy turnieju, z których najwydatniej, bo o 1 720 punktów różnicy, zbliżył się do przodowniczki zawodów **Zenon Skolski** z Wrocławia. Tuż za nim, z niewielkimi stosunkowo różnicami punktowymi, postępują **Rajmund Jakób** z Poznania, **Adam Witek** z Wrocławia i **Ludwik Merło** z Bydgoszczy. Z tych trzech właśnie Jakób wydaje się najgroźniejszym rywalem do pierwszego miejsca. Jego 9 868 punktów „zarobione" zostały dwoma dopiero konkurencjami, mianowicie przelotami po trasach trójkątów 100 i 200 km, w których zawodnik ten uzyskał bardzo dobre prędkości. Jeśli potrafi on na tym samym poziomie utrzymać wynik jednej z pozostałych mu do rozegrania konkurencji, to będzie miał wszelkie szanse na zdystansowanie Majewskiej.

W podobnie korzystnej, a może nawet korzystniejszej sytuacji są znajdujący się na razie na dziewiątej i dziesiątej pozycji w klasyfikacji bieżącej — **Stanisław Wielgus** z Krakowa i **Edward Adamski** z Poznania. Ich rząd 5 000 punktów jest wynikiem rozegrania jednej zaledwie konkurencji, rzecz więc tylko w tym, czy wystarczy im czasu i... pogody na to, żeby w pozostałych do rozegrania dwóch konkurencjach „zebrać" przynajmniej po trzy do czterech tysięcy punktów.

Dajmy jednak spokój teoretycznym rozważaniom i pozostawmy przewidywania zawodnikom do rozstrzygnięcia. Zwróćmy natomiast uwagę na niebywałe dotąd rozmiary, do jakich rozrosła się nasza impreza w tym roku. Sześćdziesięciu trzech zawodników na starcie ze wszystkich niemal aeroklubów, to moment zasługujący na podkreślenie, zwłaszcza że dominują w tej licznej stawce nazwiska zawodników nowych, o których wyczynach szybowcowych pisze się w przeważającej mierze po raz pierwszy. Jest bezsporne, że zasadniczej zmianie uległ stosunek kierownictwa aeroklubów do Całorocznych Zawodów. O ile w latach poprzednich zawodnicy musieli niemal wywalczać sobie możność rozegrania poszczególnych konkurencji, o tyle w tym roku jak najliczniejszy udział pilotów w naszej imprezie jest właśnie troską kierownictwa klubów. Przoduje pod tym względem Aeroklub Warszawski, reprezentowany w zawodach przez jedenastu uczestników. Prymat ten należy mu się chociażby z tego względu, że jest największym aeroklubem w Polsce, a poza tym jest klubem, którego członkiem był inicjator całorocznych zawodów — Ryszard Bitner. Na specjalne uznanie zasługuje jednak liczny udział w zawodach pilotów niewielkich stosunkowo aeroklubów, mianowicie Bydgoskiego — 8 reprezentantów i Kieleckiego — 7 reprezentantów. Również Wrocław reprezentowany jest siedmioma zawodnikami.

Jako organizatorów imprezy cieszy nas oczywiście także fakt, że w tym roku mamy wśród uczestników zawodów aż 6 szybowniczek, podczas gdy w roku ubiegłym startowały zaledwie dwie.

Zamieszczona obok pełna tabela klasyfikacji bieżącej Całorocznych Zawodów jest **zestawiona na dzień 10 sierpnia br.,** obejmuje więc te



wszystkie wyczyny, których prawidłowa dokumentacja wpłynęła do nas do tego terminu. Jak wynika z tabeli, zawodnikiem, który rozegrał dotąd najwięcej konkurencji — bo cztery na sześć możliwych — jest przodowniczka zawodów Majewska. Przypominamy jednak tym spośród Czytelników, którzy uważnie będą przeglądać tabelę, że ilość rozegranych przez pilota konkurencji nie ma w zasadzie wpływu na jego wynik. W myśl postanowień bowiem regulaminu III Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski", na sumę punktów klasyfikacji ogólnej składają się wyniki trzech tylko spośród sześciu istniejących konkurencji, w których pilot uzyskał najlepsze wyniki. To jest między innymi jeden z powodów, dla których stosunkowo wielu zawodników z aktualnej czołówki klasyfikacji bieżącej ma szanse — jak już mówiliśmy — dopędzić jeszcze przodowniczkę. Pod warunkiem oczywiście, że Majewska nie zdoła także poprawić któregoś ze swoich wyników. Życzymy jej oczywiście jak największego powodzenia w tej finiszowej walce o tytuł zwycięzcy i z tym większym zainteresowaniem oczekujemy rezultatów rozgrywki.

„333"

KLASYFIKACJA BIEŻĄCA CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI" O MEMORIAŁ RYSZARDA BITNERA — AKTUALNA NA DZIEŃ 10 SIERPNIA 1956 R.

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Uzyskane wyniki					Punkt. łączna
			docel	docel powr.	Δ 100	Δ 200	Δ 300	
1	Pelagia Majewska	Warszawa	353	342	64,8	66,5		12 092
2	Zenon Skolski	Wrocław		342	62,2	54,7		10 372
3	Rajmund Jakób	Poznań			78,3	69,2		9 868
4	Adam Witek	Wrocław		304	66,9		51,9	9 600
5	Ludwik Merło	Bydgoszcz			72,3	66,6		8 732
6	Alojzy Bandoła	Kraków		342	60,0			7 076
7	Roman Sochacki	Warszawa		286	66,2			6 812
8	Józef Pieczewski	Łódź		265		61,5		6 530
9	Stanisław Wielgus	Kraków			80,5			5 260
10	Edward Adamski	Poznań			77,2			4 864
11	Bolesław Kochanowski	Wrocław		168	67,6			4 856
12	Franciszek Różański	Bydgoszcz			74,9			4 588
13	Bogusław Wodzyński	Warszawa			74,4			4 528
14	Edward Janas	Wrocław		168	64,5			4 484
15	Barbara Dankowska	Lisie Kąty		342				4 276
16	Antoni Schabowski	Rzeszów	518					4 052
17	Ireneusz Jóźwiak	Łódź			68,0			3 760
18	Antoni Śmigiel	Ostrów			67,9			3 748
19	Zbigniew Żółkoś	Bydgoszcz			66,9			3 628
20	Zbigniew Kirakowski	Gliwice		304				3 592
21	Józef Kurpiela	Ostrów			66,4			3 568
22	Jan Rudnicki	Bydgoszcz			66,2			3 544
23	Jarosław Sobieszczański	Warszawa			66,1			3 532
24	Konrad Wiciński	Białystok		175	55,0			3 470
25	Tadeusz Szymczak	Ostrów			63,9			3 268
26	Sadomir Smoliński	Ostrów	353		47,3			3 018
27	Bernard Kopicki	Lisie Kąty			61,7			3 004
28	Józef Misiek	Poznań		266				2 908
29—30	Jan Gawęcki	Warszawa		265				2 890
29—30	Ryszard Lutosławski	Warszawa		265				2 890
31	Romuald Bajewski	Warszawa			60,0			2 800
32	Włodzimierz Wojtecki	Kielce	305	196				2 718
33	Józef Dankowski	Lisie Kąty			57,7			2 524
34	Andrzej Grabowski	Kraków			56,2			2 344
35—36	Ewa Nechay	Kraków			54,3			2 116
35—36	Jerzy Wojtyna	Rzeszów			54,3			2 116
37	Ryszard Palicki	Bydgoszcz			53,4			2 008
38	Andrzej Rzymkowski	Wrocław	353					1 742
39	Jacek Stupnicki	Warszawa			50,5			1 660
40	Antoni Rozpara	Kielce		196				1 648
41	Jan Biczkowski	Bydgoszcz			50,0			1 600
42—43	Tadeusz Kaczmarek	Poznań	342					1 588
42—43	Franciszek Ragankiewicz	Wrocław			49,9			1 588
44	Stanisław Wasil	Mielec			49,5			1 540
45—46	Witold Lewandowski	Bydgoszcz	336					1 504
45—46	Teresa Wojanowska	Bydgoszcz	336					1 504
47	Sławomir Makaruk	Warszawa			49,1			1 491
48—53	Paweł Dzida	Mielec	335					1 490
48—53	Andrzej Adamkiewicz	Warszawa	335					1 490
48—53	Janusz Gadomski	Białystok	335					1 490
48—53	Tadeusz Korzonek	Białystok	335					1 490
48—53	Jan Krygier	Białystok	335					1 490
48—53	Józef Pańtak	Mielec	335					1 490
54	Idzi Trybuś	Żar			48,4			1 408
55	Gerard Szymański	Kielce	328					1 392
56	Wojciech Matonóg	Bielsko	320					1 280
57	Czesława Bałamut	Stalinogród		175				1 270
58	Witold Swat	Wrocław		170				1 180
59	Lucyna Bajewska	Warszawa	310					1 140
60	Sławomir Cetner	Kielce			46,0			1 120
61—63	Czesław Batóg	Kielce	305					1 070
61—63	Roman Gajos	Kielce	305					1 070
61—63	Marek Studziński	Kielce	305					1 070

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

Rozpoczynamy druk fragmentów wspomnień b. szefa sztabu lotnictwa armii „Poznań", pułkownika Adama Kurowskiego, obecnie członka Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL. Wspomnienia te są pierwszym tego rodzaju opracowaniem przygotowań do obrony i działania lotnictwa polskiego z okresu kampanii wrześniowej. Ponadto zawierają on wiele ciekawych, dotąd nieznanych faktów z tego okresu.

REDAKCJA

1.

Ze sprawami wojny zetknąłem się w marcu 1939 roku. W tym czasie zostałem wyznaczony na oficera łącznikowego do sztabu generała Kutrzeby, tj. do sztabu przyszłej armii „Poznań", zamaskowanej na razie pod firmą Inspektoratu Armii. Kutrzebę znałem bardzo dobrze jako Komendanta Wyższej Szkoły Wojennej, w której od czterech lat wykładałem przedmioty lotnicze. Po zameldowaniu się generał skierował mnie do szefa sztabu płk. Lityńskiego:

— Idź, niech ci objaśni zadanie armii. Po południu wszyscy lotnicy zbierają się u generała Ujejskiego, który udzieli szczegółowych wskazówek.

Po południu pojechałem do Sztabu Lotniczego przy Sztabie Głównym. Zastałem tam oficerów łącznikowych: Iżyckiego, Sterbę, Skarżyńskiego, Adameckiego, Tuśkiewicza i paru innych. Rola nasza polegała na całkowitym przygotowaniu działań lotnictwa i obrony przeciwlotniczej armii. Żywo komentowaliśmy wypadki. Byliśmy pełni energii i dumy, że oto powołano nas do czynu. Po chwili wszedł do pokoju płk Karpiński, zastępca gen. Ujejskiego, aby przeczytać nam instrukcję regulującą naszą pracę. To, co usłyszeliśmy, od razu zlekka podcięło nam skrzydła. Instrukcja więcej mówiła o zachowaniu tajemnicy, niż o tym co i jak mamy robić. Gdy Karpiński oświadczył, że nie wolno nam znać zadań naszych własnych armii, bardzośmy się zdziwili, ale zrozumieliśmy, że są to sugestie związane z tajemnicą wojskową. Czy jednak nie było w tym przesady? Reakcja nasza była zgodna, choć przecież nie umawialiśmy się co do tego. „Jak jeden mąż" rozpoczęliśmy walkę o realność i aktywność naszych przygotowań do wojny.

Wkrótce zaczęła się dla oficerów łącznikowych ciekawa, choć żmudna praca. Było nas zaledwie kilku, ale mieliśmy za sobą swoich dowódców armii. Prawie wszyscy byliśmy zgrupowani w Warszawie i przy zgodnym działaniu udało się nam usunąć niejedno zło w przygotowaniu lotnictwa do wojny. Nie działaliśmy samodzielnie, a poprzez Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym, któremu chcę poświęcić parę słów. Był on powołany do życia w roku 1938 pod naciskiem bardziej postępowych kół lotniczych. I dobrze się stało, bo gdyby nie on, elaborat mobilizacyjny lotnictwa w ogóle nie istniałby. Sztab ten wykonał olbrzymią, krecią robotę organizacyjną, przestawiając stare zamierzchłe pojęcia na bardziej nowoczesne. Między innymi jego to zasługą było powołanie do życia brygad: bombowej i pościgowej.

Wysiłki nasze poszły w dwóch zasadniczych kierunkach: 1) urealnienia przygotowań przyszłych działań lotnictwa przez związanie ich z planami działań armii i terenem, 2) poprawienia elaboratów mobilizacyjnych.

Nie byliśmy oczywiście w stanie zmienić jakości, ani ilości sprzętu lotniczego. Ta sprawa była poza naszym zasięgiem, a wszelkie poczynania spóźnione. Słyszeliśmy wprawdzie o zakupie samolotów myśliwskich we Francji, ale do tego nie doszło. Szczegółów tej sprawy nie znam.

Oto kilka zasadniczych osiągnięć z okresu przygotowań.

Przede wszystkim zażądaliśmy powołania do armii również oficerów łącznikowych z artylerii przeciwlotniczej. Wniosek uwzględniono. Oficerowie ci dokonali wiele, nie tylko na papierze ale i rzeczywiście w terenie, wyszukując i ustalając stanowiska dla środków ogniowych opl na pierwszy okres.

Drugą niezmiernie ważną i pilną sprawą było ustalenie i dokładne rozpoznanie lotnisk w rejonach dostosowanych do zamierzonego działania armii. Po długich oporach polecono pułkom lotniczym, aby rozpoznawały lotniska według naszych osobistych wskazówek. Jeśli chodzi o mnie, to na terenie armii „Poznań" osobiście skontrolowałem wszystkie lotniska od Poznania aż po Kutno.

Dalszą pracą w terenie było dostosowanie do potrzeb armii pokojowej sieci dozorowania, opartej o drutowe połączenia pocztowe. Na odcinku naszej armii chodziło konkretnie o przeniesienie centrali dozorowania z Poznania do Gniezna. Była to praca bardzo niewdzięczna.

2.

Począwszy od maja 1939 roku z terenu zaczęły napływać meldunki o masowym przekraczaniu naszej granicy przez samoloty niemieckie. Nie były to sporadyczne wypadki, ale regularne loty rozpoznawcze (prawdopodobnie fotograficzne) na dużych wysokościach, wkraczające głęboko w terytorium Polski. Największe nasilenie tych lotów dało się zauważyć w „korytarzu pomorskim", w rejonie Inowrocław — jez. Gopło, w okolicach Kalisza i na Górnym Śląsku.

W całym naszym lotnictwie zawrzało. Piloci palili się do czynu. Choć mieliśmy małe szanse, wobec dużej prędkości maszyn niemieckich, ale przecież nie można było zcierpieć tej bezkarności. Głośno o tym było także w sztabach armii, ale reakcja oficjalna długo nie następowała. Dopiero po miesiącu, kiedy nieprzyjaciel — jak należy przypuszczać — zebrał już obfity materiał dla swych planów operacji wrześniowej, pojawiła się instrukcja o „zwalczaniu" niemieckich samolotów. Instrukcję wydał generał Zając, który był w tym czasie Inspektorem Lotnictwa i OPL, a o którym było wiadomo, że na wypadek wojny obejmie stanowisko Dowódcy Lotnictwa i OPL Naczelnego Wodza.

Pamiętam z jakim zainteresowaniem rzuciliśmy się na tę instrukcję, w nadziei, że bezczelne poczynania lotnictwa hitlerowskiego nareszcie zostaną ukrócone. Niestety, to co przeczytaliśmy mocno nas rozczarowało. Instrukcja nie tylko nie rozwiązywała problemu, ale nosiła wyraźne piętno narzuconej nam polityki nie stwarzania pozorów zaczepki. Co gorsza — ujawniała brak odwagi cywilnej w jasnym stawianiu zagadnienia. Dość powiedzieć, że instrukcja w ogóle wyłączała z tej akcji nasze lotnictwo. Nie robiła jednak tego jawnie. W całym jej tekście nie było w ogóle powiedziane kto ma zwalczać samoloty niemieckie. Dopiero ze szczegółów technicznych można było wnioskować, że odnosi się to jedynie do artylerii przeciwlotniczej.

Układ był mniej więcej taki: Na początku mówiło się, że zezwala się na ostrzeliwanie samolotów niemieckich, które przekroczyły polską granicę. Zanim jednak rozpocznie się ogień, należy w myśl takiej a takiej konwencji międzynarodowej wezwać samolot do lądowania sygnałem N2 — patrz załącznik. Z załącznika natomiast czytelnik dowiadywał się, że tym sygnałem były dwa pociski dymne żółtego koloru (nie chodzi mi o szczegóły ale o sens).

— Wybaczcie, ale lotnictwo nie strzela takimi pociskami, posiada tylko karabiny maszynowe — zawołał któryś z kolegów. — Cóż to znaczy?

— Znaczy, że instrukcja odnosi się wyłącznie do artylerii przeciwlotniczej i to tylko do dział 75 mm, gdyż Boforsy pocisków dymnych nie mają — odrzekł inny kolega.

— Ale dlaczego nie mówią o tym wyraźnie? — rzucił ktoś retoryczne pytanie i oczywiście nie dostał odpowiedzi.

Sprawa jednak na tym się nie kończy. Artyleria przeciwlotnicza dział 75 mm była rozlokowana w garnizonach pokojowych, w zasadzie więc instrukcję tę mogły wykonywać tylko dywizjony rozlokowane w Poznaniu i na Górnym Śląsku. Na zapytanie naszego sztabu czy w związku z tym armia może już teraz otrzymać drugi dywizjon 75 mm przewidziany do obrony tyłów armii, aby go ustawić w terenie najbardziej „uczęszczanym" przez lotnictwo niemieckie, Inspektorat Lotnictwa i OPL odpowiedział odmownie, zaznaczając, że żadnych przesunięć w rozlokowaniu pokojowym dokonywać nie można.

To już całkowicie przekreślało jakąkolwiek realną wartość instrukcji. Była ona wydana widocznie „na odczepnego", aby uspokoić poruszenie wśród najbardziej krewkich, nikogo jednak nie mogła zadowolić. Byliśmy wściekli, wyobrażaliśmy sobie jakim wzgardliwym śmiechem wybuchnęliby hitlerowscy lotnicy, gdyby przeczytali jak Polacy mają ich „zwalczać"!

Na wiosnę 1939 roku do lotnictwa obserwacyjnego (współpraca z wojskami) wprowadzono nowy typ samolotu, „Czapię". Od swego oficera łącznikowego z artylerii przeciwlotniczej, wiernego mego towarzysza całej kampanii wrześniowej, kapitana Pawłowskiego dowiedziałem się, że ogół artylerii przeciwlotniczej nie zna dostatecznie tego typu samolotu. Tak samo podczas osobistego kontaktu z pracownikami sieci opl w Poznaniu stwierdziłem, iż nic nie wiedza o tym samolocie. Rozpętaliśmy z Pawłowskim, a za nami także i inni, wielką akcję za natychmiastowym ujawnieniem „Czapli" tym, którzy powinni ją znać z racji wykonywania swoich obowiązków, bo przecież mogły się zdarzyć tragiczne w skutkach wypadki. Sylwetka „Czapli" bardzo przypominała sylwetkę niemieckiego „Storcha". Udało się nam przekonać opornych, ale akcja była już spóźniona i gdy nadszedł wrzesień, nie wszyscy z oplu dostatecznie znali „Czapię". Sporo ich zostało zestrzelonych przez własne wojska. Zdarzało się to co prawda i z innymi typami samolotów, ale w znacznie mniejszym procencie.

3.

Jeśli chodzi o naszą współpracę z Oddziałem I Sztabu Głównego, to trudności tam napotykane były zupełnie innego rzędu. Po prostu każda zmiana w planie mobilizacyjnym wymagała olbrzymiego nakładu pracy, pociągała za sobą zmianę w aparacie poborowym, w planach zaopatrzenia, transportu itp. Tu stanął na wysokości swego zadania sztab generała Ujejskiego i przy jego pomocy zdołaliśmy przeprowadzić bardzo cenne zmiany.

Tak, na przykład, elaborat mobilizacyjny na szczeblu dowódcy lotnictwa armii nie przewidywał żadnych środków do rozpoznania i przygotowania lotnisk już w czasie działań. Znalazła się tam jedynie „kompania wartownicza", mobilizowana według szablonu takichże kompanii dla innych wojsk czy służb. Udało nam się to zmienić. Nowym tworem była „kompania lotniskowa" o trzech plutonach wartowniczych i dwóch lotniskowych. Pierwsze, zachowując jedynie dawną nazwę, były zupełnie przerobione i stały się narzędziem do maskowania lotnisk już zajętych przez jednostki, urządzenia stanowisk dla samolotów, schronów na bomby i amunicję itp. Plutony lotniskowe, wyposażone w samochody i narzędzia, były przeznaczone do rozpoznania i przygotowania lotnisk na tyłach armii. Chodziło w pierwszym rzędzie o wybór terenu i o wyrównanie pola do lądowania.

Nie wiem jak było w innych armiach, ale w naszej ta drobna poprawka elaboratu mobilizacyjnego odegrała wielką rolę. Plutony lotniskowe przyczyniły się w olbrzymim stopniu do zapewnienia lotnictwu manewru lotniskami aż do końca działania, mimo ciężkich warunków (brak łączności, otoczenie).

Drugą ważną sprawą, załatwioną przez nas w elaboracie mobilizacyjnym, było przesunięcie terminu mobilizacji sztabów lotniczych. Dotychczas elaborat przewidywał powołanie tych sztabów „w mobilizacji normalnej", podczas gdy pewne jednostki lotnictwa mogły być w razie potrzeby zmobilizowane już „w alarmie". Jak wiadomo postawienie jednostki w stan bojowy „w alarmie" mógł poprzedzić „mobilizację ogólną" nawet o kilka miesięcy. Mogło się więc zdarzyć, że pewna armia dostanie jednostki lotnicze, a nie będzie miała wcale sztabu lotnictwa.

Nie będę przytaczał innych szczegółów, które udało się nam zmienić w organizacji i mobilizacji sztabów i jednostek lotnictwa. Było ich sporo. Dużo zrobiono także w dziedzinie obrony przeciwlotniczej. Na tym polu współpracowaliśmy z inspektoratem generała Zająca.

Do tego należy dodać, że tzw. „dzień ognia" do dział i karabinów maszynowych był całkowicie oparty na teorii. Nie było żadnych praktycznych danych na poparcie słuszności przyjętych dotacji. Szczególnie trudno było określić jakie zużycie będą miały działka 40 mm Boforsa.

Na marginesie licznych dyskusji w sztabie nad sprawą amunicji doszło do pamiętnej dla mnie rozmowy z generałem Kutrzebą. „Prywatnie" wiedzieliśmy przecież, że w kraju nie ma większych zapasów amunicji do działek 40 mm. Fakt, że sztab gen. Zająca podał nam tylko krótko „macie amunicji na 14 dni walki", nasuwał mimo woli pytanie: „A co potem?"

Nie mogliśmy o to pytać, bo w obliczu wojny zacieśniała się dyscyplina. Zasada: „pracuj jak najlepiej na swoim odcinku, a nie wtrącaj się do spraw innych" — obowiązywała jak nigdy dotąd. W sztabie armii „Poznań" mieliśmy jednak nieco inne warunki pracy. Znaliśmy się wszyscy doskonale i pracowaliśmy na zasadach koleżeństwa i zaufania. Mieliśmy ponadto dowódcę o niezwykle światłych poglądach, generała do gruntu kulturalnego, nie mającego nic wspólnego ani z niemieckim „drillem" wojskowym, ani z rosyjskim „stupajkostwem" sprzed pierwszej wojny światowej. Do generała Kutrzeby można było przyjść z każdą sprawą. Poszliśmy więc i z tą!

— Panie Generale, amunicji do działek Boforsa mamy na czternaście dni wojny i nie wiemy co dalej! Wytwórnie krajowe nie mają przecież dużej wydajności! Czy są jakieś zamówienia za granicą? Gdzie? Może w Szwecji? Jaką drogą ta amunicja może być dostarczona? Co jest w ogóle z naszym zapleczem gospodarczym? Co nam obiecują sojusznicy? — zarzuciliśmy generała pytaniami.

Generał, zawsze skupiony i zatroskany, zadumał się jeszcze bardziej. Czekaliśmy w napięciu na jego odpowiedź.

— *Słuchajcie*, wyrzekł po chwili pamiętne dla mnie słowa — *nie jestem w te rzeczy wtajemniczony, ale logicznie rzecz biorąc, nie wyobrażam sobie nic innego jak to, że może już w tej chwili, gdzieś na Uralu, jakaś fabryka produkuje dla nas amunicję. Nie mogę dopuścić myśli, abyśmy prowadzili wojnę z Hitlerem bez zaplecza. Jeśli już nie mamy sojuszu militarnego ze Związkiem Radzieckim, to przynajmniej musi istnieć jakieś trwałe porozumienie gospodarcze, pozwalające nam oprzeć się na przemyśle ZSRR! Ale, powtarzam, nie jestem wtajemniczony, to są moje przypuszczenia!*

Rozmowa toczyła się w końcu czerwca 1939 roku. Nie była to z pewnością odpowiedź wytrawnego polityka, ale szczera, uczciwa i mądra wypowiedź człowieka, który dobrze zdawał sobie sprawę z potrzeb wojny, przestrzeni i czasu i który, ponadto, wierzył, że „wtajemniczeni" prowadzą Polskę do zwycięstwa.

26 sierpnia sztab armii został całkowicie zmobilizowany. Przekazałem całą swoją pracę przygotowawczą pułkownikowi Stanisławowi Kuźmińskiemu, dowódcy lotnictwa armii „Poznań", sam zaś zająłem stanowiska szefa sztabu. Wieczorem tego dnia wyjechaliśmy samochodami do Gniezna, gdzie zainstalowano kwaterę główną armii w sytuacji wyjściowej.

(c.d.n.)

Na zebraniu Lotniczej Komisji Historycznej APRL. Autor wspomnień Adam Kurowski (w środku) w rozmowie z mgr. inż. Kazimierzem Chorzewskim i Marianem Zabłockim.

Foto: B. Kozłowski

ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** • 2 • Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Dolatywali nad Wisłę. Z boku leżała Warszawa. Niespodzianie, przodem wykwitły bure grzyby. To artyleria przeciwlotnicza dochodziła do głosu. Było ich coraz więcej i więcej, przesuwały się i wyrastały wyżej i po bokach...

Ataki. Jeden po drugim. Tęcze ognia. Trzask. Gwizd skrzydeł. W oczach żądza. Szept spieczonych warg: zwyciężyć. Zwyciężyć za wszelką cenę. Rozbić.

W dole — STOLICA...

Środkowy Dornier dostał, broczył już posoką dymu. Boczni w obawie przed zderzeniem, odskoczyli na boki. Formacja się kruszyła. Wśród bombowców nastąpiła panika. Maszyny z osłony mimo swej druzgocącej przewagi uzbrojenia i prędkości z widocznym trudem opierały się furii Polaków.

Dwa Dorniery nadziały się na własne skrzydła w środku swego zgrupowania. Zniknęły w eksplozji, rozsadzone wybuchem zbiorników. Pozostałe klucze uciekały na wszystkie strony i gwałtownie zmieniały kurs. Pod brzuchami rozchyliły się drzwi komór bombowych. Ładunek wieziony dla Warszawy wylatuje na pola. Wszczętej paniki nie był już w stanie nikt powstrzymać.

Butna, pierwsza w tej wojnie wyprawa nie powiodła się. Brawurą i zaciętością została zmiażdżona i rozbita przez pięćdziesięciu nieustraszonych myśliwców polskich. Po rozgromieniu bombowców rozegrał się ostatni akt walki. Pezetele rzuciły się w pogoń za uciekającym wrogiem. Podziałki busol zwróciły się teraz wszystkie na północ. W słuchawkach słychać było strzępy niemieckich nawoływań i ostrzeżeń, a chwilami wyraźny gardłowy głos:

— Achtung erste Staffel... Sammelt euch über...

— Willi pass auf! Du bist verfolgt...

— Halt aus Gerhard! Ich komme zur Hilfe...

Załogi Luftwaffe dodawały sobie otuchy. Krzysztof pojmował z tego piąte przez dziesiąte, resztkami zapamiętanej ze szkoły niemczyzny. Ale słuchał z pełną zaciekawienia satysfakcją.

Tymczasem klucze, powstrzymujące dotąd Mesery z osłony, zebrały się pośpiesznie i wpadły od słońca na Dorniery, z przewagą wysokości. Bluznęły ogniem i wyrwały w górę. Ale w tej samej chwili błyskawicznie wbiły się w ich bok cztery przyczajone dotąd Me-110. Ktoś ostrzegawczo krzyknął przez radio. Za późno. Z polskiego uszykowania zwaliły się dwa samoloty. Dym strzelił za nimi ukośnie, grubymi kitami. Za parę sekund zostawiły za sobą spadochrony i stromym torem poszły do ziemi. Krzysztof zagryzł usta. Znowu ostrzeżenie w słuchawkach. Jednocześnie, czyjś zatrwożony głos wzywał pomocy...

Przelatują niebieskawo-srebrne nici. Obejrzał się: z prawej strony na oślep przysuwał się pijany Heinkel. Strzelec, w ostatniej widać chwili dostrzegłszy Pezetela, nerwowo obracał wieżyczkę i odmierzał smugami poprawkę. Bombowiec był okaleczony. Idący tyłem Urban nagle przeszedł do lotu odwróconego i resztę amunicji wpakował w stery przybłędy. Niemiec drgnął i przewalił się na burtę. Dał nura. Krzysztof na pożegnanie pomacał go smugami.

Lecieli razem, potem niepostrzeżenie weszli pod słońce. Szykowali się do skoku. Raptem Urban bez uprzedzenia runął w dół i natychmiast z beznadziejnie dużej odległości wypuścił długą serię. Do najbliższego Niemca było jeszcze ze trzysta metrów. Zdezorientowany Krzysztof z irytacją położył się za nim. Było widoczne, że szansę zaskoczenia zmarnowano tą nieobliczalną decyzją. Przed lufami, na wprost rosły płachty spadochronów. Przyciśnięcie spustów groziło w tych warunkach ostrzelaniem skoczków, zwisających tuż przy Meserach.

Krzysztof z wściekłością zdecydował przerwać szarżę. Jednak w tej samej chwili wszystko stało się nagle zrozumiałe: Messerschmitty strzelały do bezbronnych, ratujących swe życie lotników.

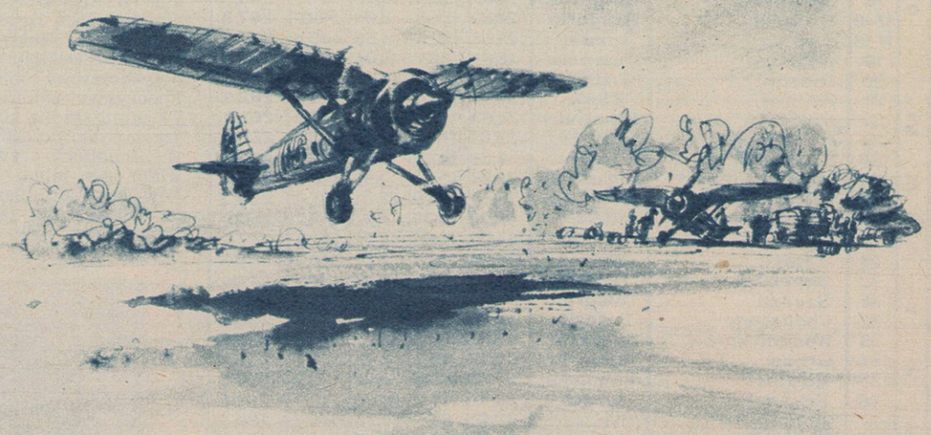
Groza rozszerzyła mu źrenice. Oszalały żądzą natarcia, dopadł jednego z piratów. Nie było już czasu na celowanie. Przed łeb myśliwca wpadł długi bok Mesera. Oszklona kabina, wystraszona twarz pilota, krzyż i duże litery na kadłubie rozmazały się błyskawicą. Aż do bólu nacisnął spusty. Błysnęły szpony ognistej serii. Zamroczony furią gniewu w ostatniej sekundzie oburącz szarpnął stery i o włos uniknął zderzenia. Me-110 jednak ocalał. Z rozwalonym bokiem, bez namysłu nachylił pysk ku ziemi i czmychnął z zatrważającą prędkością.

Urban postrzelił drugiego. Zdawało się, że skutecznie, ale po chwili cienki kłaczek dymu znikł. Piraci Luftwaffe uformowali się niżej i szybko znikli pod horyzontem.

Wyżej, na tle fantastycznej dekoracji nieba, prześwitywały kopuły spadochronów. Pezetele podniosły się na ich wysokość i zaczęły krążyć z niepokojem. Wszyscy wiszący w szelkach ludzie dawali znaki. Jeden z uratowanych pilotów zacisnął dłonie i pozdrowił nimi przemykające Pezetele. Zrozumieli go. Ze wszystkich zakątków nieba, na złamanie karku, zlatywali się polscy myśliwcy.

Wiedzieli już co zaszło.

Oczy pilotów błądziły po niebie. Szukały w dole, na prawo i na lewo. Ale przestrzeń dokoła była już pusta.



Uniesienie walką przygasało. Napływało zmęczenie. Zwarcie trwało zaledwie dwadzieścia minut. Pod oczyma pilotów pojawiły się sine cienie.

Przy skoczkach krążyło w ubezpieczeniu kilka Pezetel. Na ziemi, w kręgach wypalonego rżyska, dogasały wielkie ogniska strąconych maszyn. Znad Zegrza, Jabłonny, Radzymina ściągały rozproszone eskadry. Zbierały się w gromadę. Straty własne nie były jeszcze dokładnie znane, ale wiadomo, wszyscy nie wrócą. Dywizjony szperały jeszcze kilkanaście minut zwartym szykiem, a potem na radiowy znak rozleciały się na swoje lotniska. 111 i 112 eskadra zakręciły na wschód — do Zielonki.

W tłoku maszyn krążących nad Poniatowem Krzysztof dojrzał samolot Szmejla. Wskazał go Urbanowi. Zwiększyli obroty i przysunęli się bliżej, na swe zwykłe miejsca. Zakołysali skrzydłami. Porucznik zsunął szkła z oczu. Twarz mu się wypogodziła. Po chwili dał znak ręką i odesłał ich do lądowania.

Wzdłuż biegnącej przy ściernisku drogi wylegli wszyscy mieszkańcy Poniatowa. Wracających myśliwców witały powiewające chustki i wyciągnięte radośnie dłonie. Przemykali jeden po drugim nad ich głowami i gładko opadali na lądowisko.

Las kipiał hukiem silników.

Mechanicy wypatrywali swych samolotów. Podekscytowani pędzili do każdej lądującej maszyny. Poznawali je po wiadomych im tylko znakach i ruchach.

Krzyżują się klucze. Niebo nad lotniskiem przypomina rejon pszczelnego ula. W przestworzach wzrasta lub cichnie triumfalny śpiew śmigieł. Pezetele schodzą pod wiatr, wytracają wysokość ślizgami, prostują się u skraju lotniska, zmniejszają prędkość aż do muśnięcia trawy i bezwładnymi, zwisającymi jak łapy kołami dotykają ziemi, kończą swój wybieg. Potem dodają gazu, wloką niezgrabnie swoje ogony i porykując zawracają na linię maskowania.

Tam biorą je w swe władanie przeżarte smarami, pokaleczone i poździerane ręce ich żywicieli i lekarzy. Czeka świeża amunicja, beczki z benzyną i olejem.

Wracające samoloty postrzelane są nieprawdopodobnie! Mechanicy znajdują w każdym po kilkadziesiąt i więcej przestrzelin. Skrzydła, kadłuby, stery — posiekane są raz przy razie. Budzą grozę i zdumienie, że jeszcze się w ogóle trzymają.

Myśliwcy ciężko zeskakują na ziemię. Przekrwione przyśpieszeniami oczy, zmienione twarze z odciśniętymi śladami masek i okularów, noszą jeszcze piętno uniesienia walką.

Opowiadania o boju idą z ust do ust, zwyczajne, zwięzłe...

Krzysztof wyłączył iskrowniki, machinalnie podniósł z oczu szkła i przetarł dłońmi twarz jak po przebudzeniu. W karku bolały go wszystkie mięśnie. Kredowa suchość oblepiała język. Mózg wygasał z resztek napięcia. Uczynił wysiłek, aby zebrać myślowy obraz doznanych przeżyć. Ale pod czaszką wirował mu pogmatwany film nadmiaru wrażeń. W jego wnętrzu tajał triumf zwycięzcy, ulegający przypływowi psychicznej depresji. Nie mógł pogodzić się z bezlitośnie odkrytą prawdą. Lotnictwo niemieckie brutalnie i nagle odebrało mu wszystkie złudzenia, którymi żył do tej pory.

Czyjeś silne ramię otoczyło mu szyję. Drgnął zaskoczony i podniósłszy głowę, ujrzał nad sobą rozpromienioną twarz Struczaka. Plutonowy krzyczał coś, co nie docierało jeszcze do jego zagłuszonych łomotem silnika uszu. Domyślił się tylko, że są to słowa radosnego powitania. Odpowiedział bladym uśmiechem i otworzył zamek siedzeniowych pasów.

Kiedy stanął na ziemi, przeraził go stan kadłuba: blacha za kabiną posiekana była pociskami jak strzelecka tarcza. Wewnątrz prześwitywała strzaskana radiostacja.

Mechanik zdjął mu spadochron i potrząsnął dobrodusznie za ramiona.

— Odezwijże się, do diabła. Czego milczysz? — nalegał, nie rozumiejąc co zaszło.

Krzysztof odsunął go spochmurniały i wskazując podziurawiony bok Pezetela, odparł głuchym, obcym głosem:

— Oto wszystko co mogę ci powiedzieć... Okłamywano nas przez te wszystkie lata. Nie mamy prędkości... Ruszamy się w powietrzu jak żółwie.

Twarz plutonowego zszarzała.

— Okłamywano nas??? — wykrztusił zdławionym szeptem. — Kogo masz na myśli?

Chciał jeszcze coś spytać, ale spostrzegłszy nadchodzącego Sawicza nachylił się nad kadłubem i sękatymi palcami obmacał zadry.

Ciąg dalszy nastąpi

Korespondencja własna

ROMAN LEWANDOWSKI

III Spadochronowe Mistrzostwa Świata

PO DWÓCH DNIACH – 3 MIEJSCE

WYNIKI I KONKURENCJI

Skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Moskwa, 29—30 sierpnia 1956 r.

	Miejsce	Nazwisko zawodnika	Państwo	Wyniki pierwszego skoku		Wyniki drugiego skoku		Ilość punktów po dwóch skokach
				metry	punkty	metry	punkty	
Mężczyźni	1	Krivan	ČSR	1,68	148,3	4,80	145,2	293,5
	2	Kirow	Bułgaria	4,40	145,6	2,15	147,9	293,5
	3	Belosević	Jugosławia	4,41	145,6	2,48	147,5	293,1
	4	Ozabal	ČSR	4,00	146,0	2,97	147,0	293,0
	5	Pieklin	ZSRR	3,32	146,7	6,25	143,8	290,5
	6	**SZWEDZIUK**	**POLSKA**	13,48	146,5	6,92	143,1	**289,6**
	7	**CIERNIAK**	**POLSKA**	14,82	145,2	9,78	140,2	**285,4**
	8	Jehlicka	ČSR	4,89	145,1	11,55	138,5	283,6
	9	Kosinow	ZSRR	10,94	139,1	6,65	143,4	282,5
	10	Nikitin	ZSRR	9,30	140,7	10,50	139,5	280,2
	11	Milićevic	Jugosławia	18,46	131,5	7,06	142,9	274,4
	12	Chasac	Francja	21,72	128,3	4,35	145,7	274,0
	13	Vincent	Francja	19,85	130,2	7,46	142,5	272,7
	14	Iancu	Rumunia	22,85	127,2	6,40	140,6	270,8
	15	**WÓJCIK**	**POLSKA**	7,02	143,0	22,68	127,3	**270,3**
	16	Szarkow	Bułgaria	14,60	135,4	16,86	131,1	268,5
	17-18	Doinski	Bułgaria	24,20	128,8	8,04	142,0	267,8
	17-18	Cachor	Izrael	27,56	122,4	4,58	145,4	267,8
	19	Negriu	Rumunia	13,32	136,7	19,04	131,0	267,7
	20	Potron	Francja	18,00	132,0	17,89	132,1	264,1
	21	Rakow	ZSRR	30,96	119,0	6,46	143,5	262,5
	22	Velicu	Rumunia	34,63	115,4	3,78	146,2	261,6
	23	Koubek	ČSR	33,62	116,4	6,08	143,9	260,3
	24	Sanborn	USA	2,53	147,5	38,14	111,9	259,4
	25	Ibrahimowski	Jugosławia	39,28	110,7	1,95	148,1	258,8
	26	**LIPOWCZAN**	**POLSKA**	13,13	136,9	28,21	121,8	**258,7**
	27	Kaplan	ČSR	49,50	100,5	0,47	149,5	250,0
	28	Istel	USA	44,00	106,0	8,21	141,8	247,8
	29	Aradi	Węgry	51,89	98,1	2,00	148,0	246,1
	30	Szacham	Izrael	42,05	108,0	13,87	136,1	244,1
	31	Szerző	Węgry	41,81	108,2	18,34	131,7	239,9
	32	Chaussadé	Francja	46,48	103,5	14,24	135,8	239,3
	33	Wodeniczarow	Bułgaria	46,70	103,3	14,73	135,3	238,6
	34	Głbow	Bułgaria	54,95	95,1	8,95	141,1	236,2
	35	Badioc	Rumunia	29,37	120,6	35,00	115,0	235,6
	36	Ben-Ari	Izrael	38,15	111,9	31,09	118,9	230,8
	37	Polonyi	Węgry	60,12	89,9	9,32	140,7	230,6
	38	Buschiazzo	Francja	50,17	99,8	20,41	129,6	229,4
	39	**LEWANDOWSKI**	**POLSKA**	57,20	92,8	15,63	134,4	**227,2**
	40	Fedczyszyn	ZSRR	71,15	78,9	7,20	142,8	221,7
	41	Skofić	Jugosławia	83,02	67,0	4,53	145,5	212,5
	42	Sidletki	Rumunia	63,95	86,1	24,03	126,0	212,1
	43	Miklós	Węgry	62,61	87,4	26,74	128,3	210,7
	44	Gyulai	Węgry	87,56	62,4	14,77	135,2	197,6
	45	Damnjanović	Jugosławia	83,72	66,3	19,06	130,9	197,2
	46	Ben-Szaul	Izrael	123,00	27,0	19,23	130,8	157,8
	47	Hoffman	USA	120,58	29,4	34,99	115,0	144,4
	48	Hobby	USA	31,57	118,4	×	0,0	118,4
	49	Stone	USA	×	0,0	35,37	114,6	114,6
	50	Janaj	Izrael	139,05	11,0	57,59	92,4	103,4
Kobiety	1	Maxova	ČSR	1,36	148,6	5,20	144,8	293,4
	2	Prjachina	ZSRR	10,81	139,2	8,42	141,6	280,8
	3	Iliewa	Bułgaria	11,98	138,0	8,07	141,9	279,9
	4	Pangerlova	ČSR	20,94	129,1	5,86	144,1	273,2
	5	Sieliwierstowa	ZSRR	2,83	147,2	25,79	127,2	271,4
	6	Kloubcova	ČSR	18,81	131,2	10,77	139,2	270,4
	7	Papp	Węgry	24,73	125,3	9,37	140,6	265,9
	8	Diaconu	Rumunia	3,94	141,1	30,96	119,0	265,1
	9	Kurinszky	Węgry	21,00	129,0	14,21	135,8	264,8
	10	**CHMIELARCZYK**	**POLSKA**	15,75	134,3	31,45	118,6	**252,9**
	11	Mitiewa	Bułgaria	6,99	143,0	45,99	104,0	247,0
	12	Gallimard	Francja	7,71	142,3	52,43	97,6	239,9
	13	Wasiliewa	Bułgaria	28,59	121,4	37,73	112,3	233,7
	14	Laroche	Francja	39,36	110,6	27,93	122,1	232,7
	15	Velixar	Rumunia	28,00	122,0	47,44	102,6	224,6
	16	**WOJTKOWSKA**	**POLSKA**	51,80	98,2	23,81	126,2	**224,4**
	17	Muchina	ZSRR	69,26	80,7	14,75	135,3	216,0
	18	Premat	Francja	50,35	99,7	60,18	89,8	189,5
	19	Jozefa	Izrael	53,52	96,5	59,36	90,6	187,1
	20	Sidletki	Rumunia	137,00	13,0	17,28	132,8	145,8
	21	**FRANKE**	**POLSKA**	×	0,0	16,61	133,4	**133,4**
	22	Berger	Węgry	84,41	65,6	143,20	6,8	72,4
	23	Cur	Izrael	92,03	58,0	×	0,0	58,0

W III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie, które odbyły się w dniach od 29 lipca do 5 sierpnia br., wzięło udział 73 uczestników, w tym 23 kobiety z 10 państw: Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Izraela, Jugosławii, Polski, Rumunii, Stanów Zjednoczonych, Węgier i Związku Radzieckiego.

I KONKURENCJA: skok z wysokości 600 m na celność lądowania. Konkurencja ta w klasyfikacji męskiej rozpoczęła się dnia 29 lipca o godzinie 17.40, przerwano ją o 19.48, a zakończona została następnego dnia w godzinach od 8.15 do 10.15. W klasyfikacji kobiecej została przeprowadzona dnia 30 lipca w godzinach od 11.54 do 14.10. W wyniku losowania drużyny startowały w następującej kolejności: mężczyźni — Izrael, ZSRR, Rumunia, ČSR, Jugosławia, Francja, Węgry, Stany Zjednoczone, Bułgaria i Polska; kobiety — Węgry, Rumunia, ZSRR, Bułgaria, ČSR, Francja, Polska i Izrael.

Pierwsze skoki nie zapowiadały dużych rewelacji, tym bardziej, że dotychczasowy mistrz świata Iwan Fedczyszyn lądował w odległości 71 m od środka koła. Poważną przeszkodą dla uczestników mistrzostw w osiągnięciu celu był dość silny wiatr. Ale mimo to wielu zawodników uzyskało bardzo dobre wyniki. Ładne skoki zaprezentowali Czechosłowacy. Jeśli chodzi o nas, Polaków, to nie znaliśmy stopnia przygotowania poszczególnych skoczków. Stan ten trwał jednak do rozpoczęcia drugiej konkurencji, po której zorientowaliśmy się w możliwościach i technice skoku zawodników biorących udział w mistrzostwach.

W wielu przypadkach nasze obserwacje i porównania sprowadziły się do problemu centralnego, a więc — spadochronu. Od niego bowiem w dużej mierze zależało poprawne i możliwie najkorzystniejsze lądowanie w pobliżu krzyża. Zaopatrzeni byliśmy w spadochrony dość sterowne, ale niestateczne. Tak więc trzeba było wiele uwagi poświęcić utrzymaniu stateczności spadochronu, co z kolei przeszkadzało w bezpośrednim wykonaniu zadania.

Ogólnie biorąc, uczestnicy mistrzostw w tej konkurencji wypadli nienajgorzej, zresztą zadanie dnia nie było tak bardzo trudne. Polacy dobrze pokonywali wysokość, dobrze oceniali odległość do krzyża oraz oddzielali się od samolotu. Czynność tę wykonywali nieco z boku od celu, ale w rezultacie to małe odchylenie można było nadrobić przy dobrych umiejętnościach skoczka. Nad ziemią bez płynnych ruchów podczas wykonywania ślizgów skoczek nie mógł myśleć o jakimkolwiek dobrym wyniku. Wielu zawodników zbyt gwałtownie ciągnęło linki, co w efekcie powodowało duże wahanie i utratę panowania nad spadochronem. Ekipa polska uplasowała się na dobrych miejscach.

A oto klasyfikacja drużynowa po pierwszej konkurencji: mężczyźni — 1. CSR: 870,1 pkt., 2. ZSRR: 853,2 pkt, 3. POLSKA: 845,3 pkt, 4. Bułgaria: 829,8 pkt, 5. Jugosławia: 826,3 pkt., 6. Francja: 810,8 pkt., 7. Rumunia: 800,1 pkt, 8. Izrael: 742,7 pkt., 9. Węgry: 716,6 pkt., 10. Stany Zjednoczone: 651,6 pkt. Kobiety — 1. CSR: 566,6 pkt, 2. ZSRR: 552,2 pkt, 3. Węgry: 530,7 pkt, 4. Bułgaria: 526,9 pkt, 5. Rumunia: 489,7 pkt, 6. POLSKA: 477,3 pkt, 7. Francja: 472,6 pkt, 8. Izrael: 245,1 pkt.

(dcn)

Francuzka Monique Gallimard

Bułgar Kiro Kirow

Spadochroniarze radzieccy i amerykańscy w przyjacielskiej rozmowie po skokach.

AISA I-115

HISZPANIA

HISZPAŃSKIE zakłady lotnicze AISA (Aeronautica Industrial SA) położone w pobliżu Madrytu prowadzą od 1923 r. remont i budowę różnych typów samolotów. Większość typów budowanych w AISA od 1943 r. konstruowana była w hiszpańskim Instytucie Lotnictwa (INTO) lub w biurach firmy „Iberavia SA". Obecnie biura konstrukcyjne „Iberavia" zostały przejęte przez AISA. W wyniku tej współpracy powstało szereg typów samolotów treningowych i łącznikowych. Jednym z takich samolotów jest dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy AISA I-115, którego pierwszy lot odbył się 20 czerwca 1952 r. Obecnie samolot znajduje się w produkcji seryjnej. Z jednoosobową załogą samolot jest dopuszczony do pełnej akrobacji.

AISA I-115 jest jednosilnikowym, dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

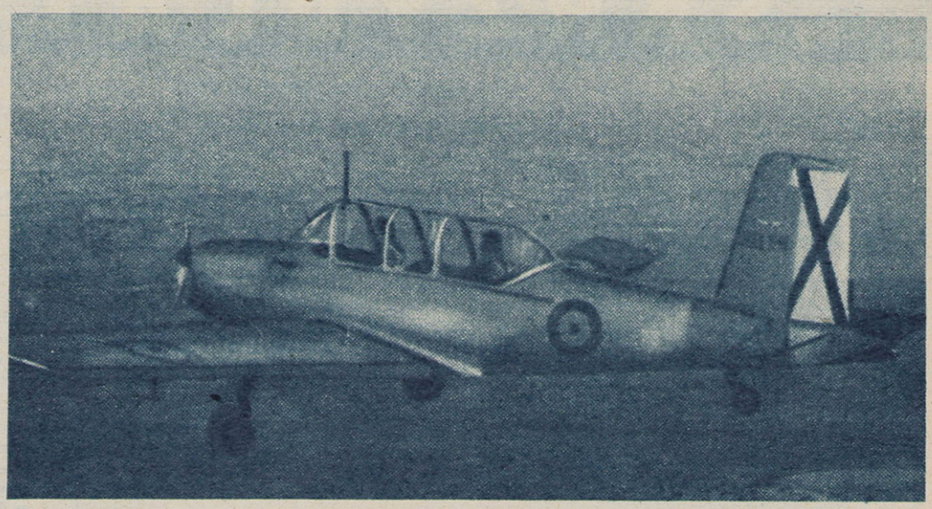
Płat o obrysie trapezowym wykonany jest jako jedna całość. Profil zmienia się od NACA 23015 przy kadłubie do NACA 23009 na końcach. Wznios wynosi 6°, a kąt nastawienia 3°. Klapy i lotki szczelinowe. Lotki współdziałają z klapami. Konstrukcja skrzydeł — dwudźwigarowa z pracującym pokryciem sklejkowym.

Kadłub konstrukcji skorupowej (drewnianej) ma przekrój eliptyczny. Nad płatem znajduje się kabina załogi o dwóch miejscach ustawionych w tandem (jedno za drugim). Kabina jest osłonięta limuzynką z plexi, której ruchome części odsuwają się do tyłu. Oba miejsce wyposażone są w urządzenia do sterowania i komplet przyrządów pokładowych. Samolot posiada radiostację nadawczo-odbiorczą. Za drugim siedzeniem znajduje się niewielki bagażnik.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Usterzenie kierunku wysunięte nieco do przodu.

Konstrukcja stateczników dwudźwigarowa z kesonem sklejkowym. Stery kryte płótnem. Na sterze wysokości osadzona jest klapka wyważająca.

Podwozie stałe o układzie klasycznym. Golenie podwozia głównego wolnonośne. Amortyzatory olejowo-sprężynowe, koła wyposażone w hamulce hydrauliczne. Kółko ogonowe sprzężone ze sterowaniem kierunku, lecz w każdej chwili pilot może je rozłączyć.

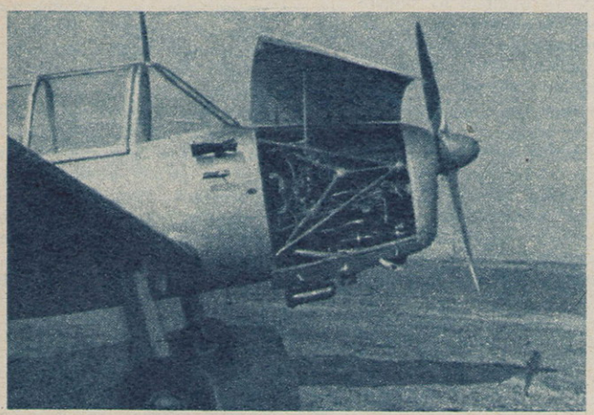


Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy AISA I-115 w locie. Długość startu na bramkę wysokości 15 m — 380 m. Długość lądowania za przeszkodą 15 m — 350 m.

Napęd samolotu stanowi silnik konstrukcji hiszpańskiej, czterocylindrowy, rzędowy, odwrócony typu ENMA „Tigre" G-IV-B o mocy 150 KM. Śmigło dwułopatowe, metalowe, nastawne na ziemi (dwuskokowe). Zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 135 l mieszczą się w skrzydłach.

Inż. J. S.

Podnoszone osłony boczne ułatwiają dostęp do silnika samolotu AISA I-115, który nosi również oznaczenie wojskowe E-6.



DANE TECHNICZNE

Rozmiary:

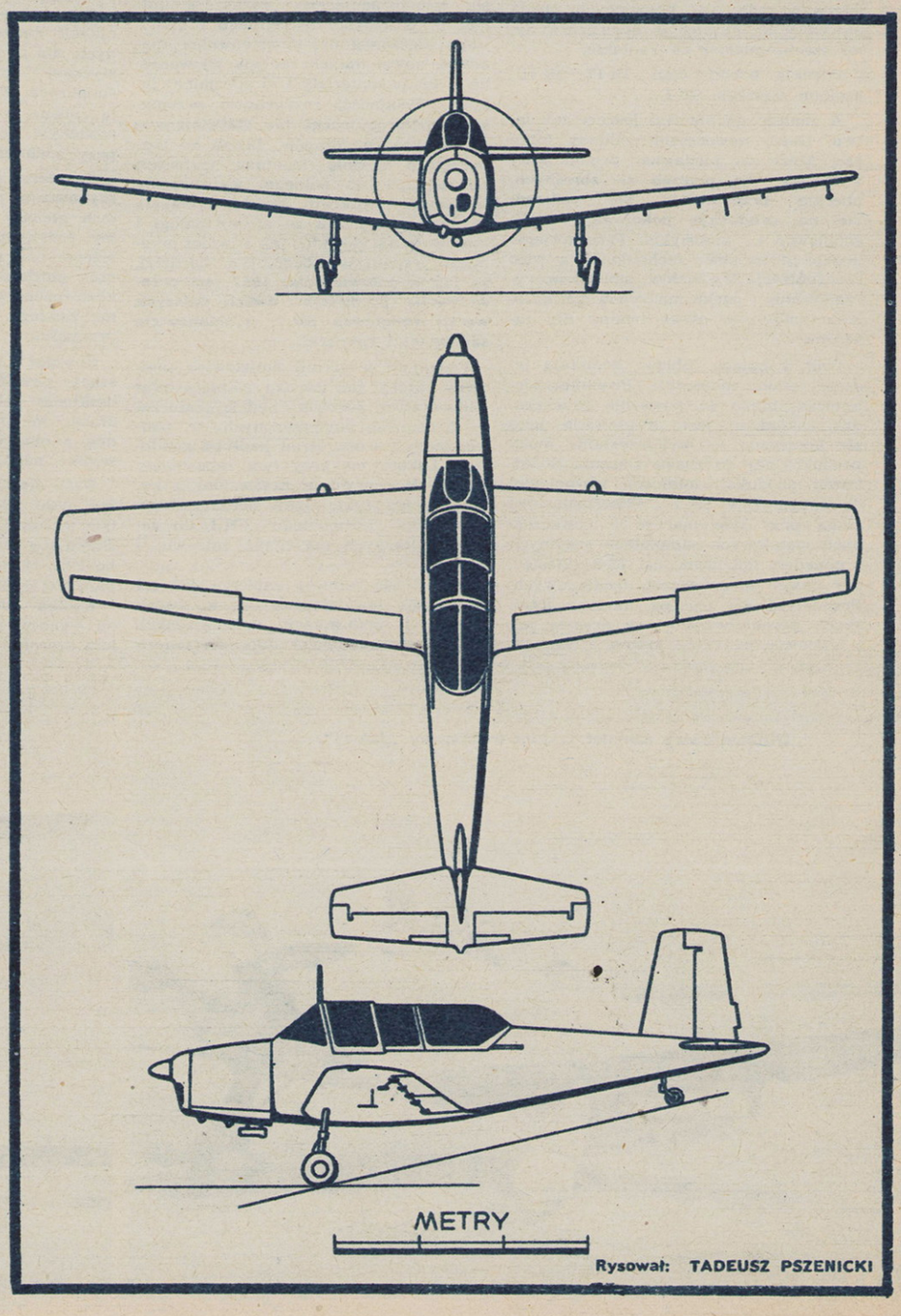
Rozpiętość	—	9,54 m
Długość	—	7,35 m
Wysokość	—	2,10 m
Powierzchnia nośna	—	14,0 m²
Wydłużenie	—	6,5

Ciężary:

Ciężar własny	—	612 kG
Ciężar w locie	—	900 kG
Obciążenie powierzchni	—	64,3 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	240 km/h
Prędkość przelotowa	—	204 km/h
Prędk. lądowania (z klapami)	—	82 km/h
Prędk. wznoszenia (przy ziemi)	—	3,75 m/sek
Pułap	—	4 400 m
Czas lotu	—	3,5 h



Rysował: TADEUSZ PSZENICKI

LOT OKRĘŻNY „SKRZYDLATEJ"

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Specjalny wysłannik „Skrzydlatej Polski"

POD skrzydłami wysłużonego DC-3 pojawia się czarno-biała szachownica pudełkowatych hal fabrycznych, otoczona zielenią lotniska. Gdzieś na horyzoncie rozpływa się w porannej mgiełce sylweta dużego miasta.

— Zakłady lotnicze — mówi z uśmiechem przewodnik — cel naszego lotu.

Z okien podchodzącej do lądowania „Dakoty" wypatrujemy charakterystycznych betonowych pasów startowych, nieodzownych przecież na nowoczesnych lotniskach fabrycznych. Nie widać nic podobnego. Wszędzie zieleń trawy, gdzieniegdzie jedynie poprzetykana zagadkowymi ośmiokątami małych płyt.

Piegowate lotnisko — myślę, a po chwili wraz z całą grupą dziennikarzy warszawskich, uczestników wycieczki zorganizowanej przez Komitet Obchodu Święta Lotnictwa, obserwuję jak na każdą z tych płyt betonowych opada oliwkowy śmigłowiec z biało-czerwonymi szachownicami na kadłubie.

Poznaję wśród nich Mi-1T, Mi-1U, szukam naszego SM-1...

A znaleźć go nie jest jeszcze tak łatwo. Duże, nowoczesne zakłady lotnicze, które do niedawna produkowały wyłącznie dla potrzeb sił zbrojnych, obecnie **przestawiają się całkowicie na produkcję pokojową**, ściślej: śmigłowce i... motocykle. Przestawienie produkcji to nowa technologia, a więc reorganizacja wydziałów, zmiany oprzyrządowania i parku maszynowego, szkolenie załogi, to okres trudny dla zakładów.

Dziś w halach fabryki dominują jeszcze zielone motocykle. Produkcja nielotnicza, mimo że poważnie przeszkadza zakładom, jest traktowana jako zło konieczne — wykorzystanie mocy produkcyjnej do czasu zlecenia dodatkowej produkcji lotniczej, równoległej do śmigłowców SM-1. Piloci sportowi mogą przy tym marzyć o nowoczesnych metalowych samolotach szkolnych z napędem tłokowym, np. TS-8 „Biesie", czy nawet odrzutowcach treningowych. Przydałyby się one na naszych lotniskach aeroklubowych, tak zresztą jak i szybowce metalowe, trwałe i poszukiwane przez kraje o klimacie gorącym i wilgotnym.

Ale wróćmy do śmigłowców. Rozpoczęcie produkcji seryjnej SM-1 jest przewidywane w 1957 roku. Jednak nawet w ciągu najbliższych pięciu lat nie będzie można liczyć na pełne wykorzystanie mocy produkcyjnej zakładu, jeżeli fabryka nie otrzyma stosunkowo niewielkiego dofinansowania przeznaczonego na zakup specjalnych maszyn, co umożliwiłoby już w roku przyszłym podwojenie produkcji, a więc dałoby duże i szybkie wyniki gospodarcze.

O wielkości produkcji może zorientować Czytelników fakt, że już w chwili obecnej wartość produkcji pokojowej zakładu (w jednostkach porównywalnych) przekracza wartość poprzedniej seryjnej produkcji specjalnej.

Produkcji śmigłowców nie można rozpatrywać w oderwaniu od przemysłu współpracującego, zwłaszcza hutnictwa, przemysłu tekstylnego i gumowego. Przemysł ten musi również opanować nowe, dotychczas nie wytwarzane w kraju materiały i to specjalnej jakości. Trudności rozruchowe przemysłu współpracującego nie ułatwiają pracy fabryce śmigłowców. Droga od rozpoczętego obecnie montażu gotowych podzespołów do pełnego wytwarzania śmigłowców w kraju, będzie wymagała ogromnego wysiłku ze strony załogi i kierownictwa zakładu, jak również przemysłu współpracującego, tym bardziej, że już **w połowie roku 1957 jest przewidywana produkcja dwóch dalszych wersji śmigłowca SM-1, a mianowicie sanitarnej i rolniczej.**

Poznajmy je bliżej. Śmigłowiec sanitarny, który już bardzo zainteresował Ministerstwo Zdrowia, będzie zabierał 1—2 chorych umieszczonych w podwieszanych z obu stron kadłuba gondolach. Lekarz ma przy tym zapewniony dostęp do chorych w czasie lotu, z kabiny, przez tylne okna boczne. Przystosowanie „normalnego" SM-1 do zadań sanitarnych ma trwać zaledwie 2 godziny.

Śmigłowiec rolniczy zabierze 400 kG chemikalii znajdujących się w dwóch pionowych zbiornikach umieszczonych po bokach kadłuba i doprowadzonych do przewodów rurowych z otworami skąd będą rozpylane (np. proszek owadobójczy) za pomocą instalacji sprężonego powietrza. Zapas paliwa wystarczy przy tym na 1 godzinę lotu. Wybiegając nieco naprzód, możemy oczekiwać rozpoczęcia w ciągu najbliższych 5 lat produkcji nowego śmigłowca polskiej konstrukcji lub też dużego śmigłowca licencyjnego.

Mimo nieuniknionych trudności i oporów nowa technika lotnicza wkracza do Polski pełnymi krokami, stwarzając poważne perspektywy eksportowe nie tylko do krajów obozu pokoju — m. in. śmigłowcem SM-1 zainteresowała się już daleka Syria.

Mówiłem dotychczas o problemach, trudnościach i perspektywach produkcji, nie wspominając o rzeczy może czytelników najbardziej interesującej, o tym, jak się lata na śmigłowcu. Wrażenia pasażera? Przede wszystkim lot jest nadzwyczaj spokojny, bez przykrych, występujących nieraz w komunikacji samolotowej „dziur" powietrznych. Ma to swoje uzasadnienie w „elastycznej" konstrukcji układu nośnego śmigłowca. Występuje za to inne, zresztą znośne uczucie jazdy na nieco znarowionym koniu (szarpanie), zwłaszcza przy zmianach stanów lotu.

Pasażera obytego z samolotem czy szybowcem peszy w pierwszych chwilach głębszy zakręt śmigłowca. Jesteśmy przyzwyczajeni, że obserwując położenie horyzontu możemy zawsze dojrzeć powierzchnię skrzydła sugerującą bezpieczeństwo — teraz nie znajdujemy żadnego oparcia dla wzroku, tylko przepaść...

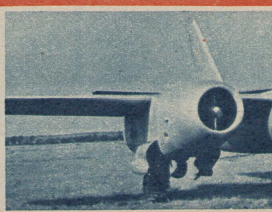
Również i lot na małej wysokości (koszący) powoduje ze względu na bogate oszklenie dolnej, przedniej części kadłuba, mimowolną chęć podkurczenia nóg z obawy przed dobrze widoczną szybko nadbiegającą ziemią.

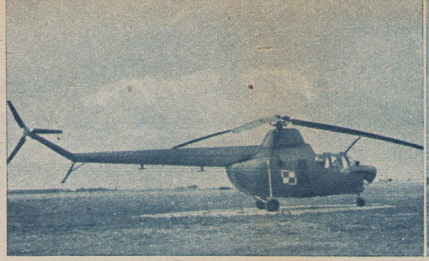
Dużo też nowych w lotnictwie wrażeń daje wielka prędkość wznoszenia (jak w szybkobieżnej windzie) oraz zaskakujący swoją niecodziennością lot bokiem, tyłem, zawis, obroty wokół osi pionowej (jak na karuzeli) itd.

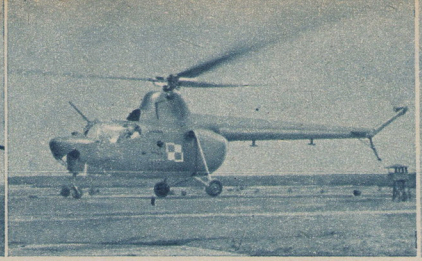
Kabina śmigłowca zapewnia znaczne wygody pasażerom: przede wszystkim szerokie pole widzenia (właśnie nie

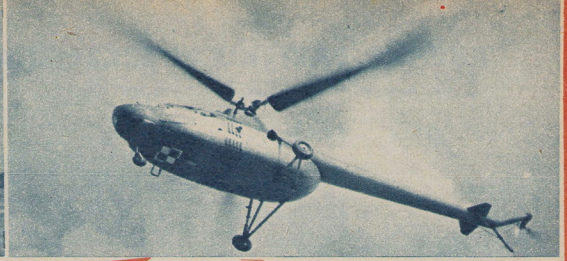
Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy „Jak-11".

Szkolna wersja samolotu szturmow



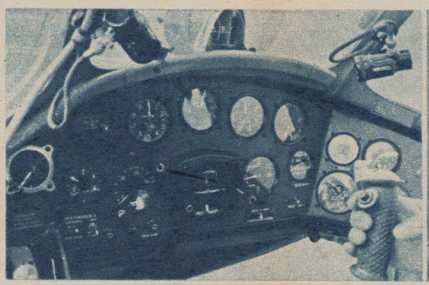


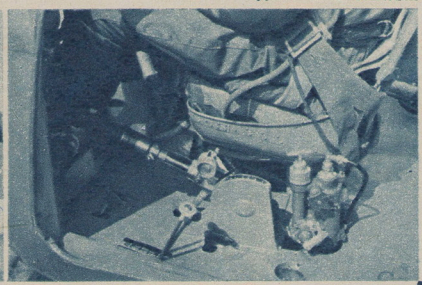


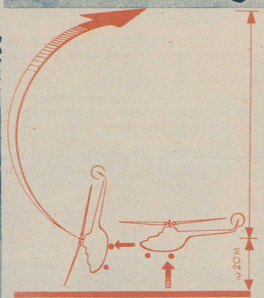


POWYŻEJ: Trzy kolejne fazy startu śmigłowca Mi-1T. Widoczna jest betonowa płyta startowa z uchwytami dla kotwiczenia. **PONIŻEJ:** Widok kabiny pilota. Z lewej: Drążek sterowy, za pomocą którego pilot zmienia kierunek lotu, np. ściągnięcie drążka powoduje lot do tyłu, wychylenie w bok — lot w bok, drążek „od siebie" — lot do przodu. Z prawej: Dźwignia ogólnego skoku i gazu, której przesunięcie do tyłu powoduje wznoszenie się, a do przodu — opadanie śmigłowca. Pedały służą do regulacji ciągu śmigła ogonowego.

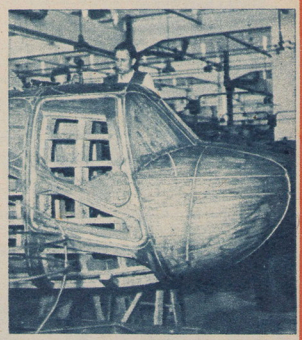
Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI







Nawet taki pokazowy „start z podskokiem" jest możliwy do wykonania na naszym śmigłowcu, dzięki dużemu nadmiarowi mocy jego silnika.



ograniczone płatem), skuteczną wentylację nawiewną, której wyłączenie latem powoduje, że w kabinie bardzo szybko robi się gorąco jak w łaźni (grzeje pracujący silnik). Za to zimą lub na dużej wysokości — ciepło. Poza tym staranne, estetyczne wykończenie wnętrza, śnieżno-białe rozsuwane zasłony przeciwsłoneczne, „kieszenie" na drobiazgi i wiele innych podobnych szczegółów świadczy o tym, że śmigłowiec przeszedł długą drogę użytkowych ulepszeń i uzupełnień i już dziś zapewnia pasażerom wygodę podróży, odpowiadającej co najmniej M-20 „Warszawie". Lądowanie śmigłowca nie wywiera żadnych wrażeń, po prostu go się nie czuje. Jest bez porównania łagodniejsze i bardziej miękkie, niż przy zjeździe windą. Lądowania na autorotacji nie próbowałem, ale podobno z dobrym pilotem i sprawnie działającym radiowysokościomierzem, można je w razie potrzeby bez żadnych obaw zalecić pasażerom.

Wrażenia z lotu nie byłyby pełne bez zwrócenia uwagi na to, że **pilotowanie śmigłowca wymaga znacznie większego wysiłku ze strony pilota, niż prowadzenie samolotu.** Pilot śmigłowca bez przerwy „miesza" drążkiem sterowym, dźwignią ogólnego skoku i gazu, pedałami, nie licząc innych dźwigienek i gałek pokrętnych, umieszczonych głównie z lewej strony kabiny. Najbardziej pracowitym dla pilota jest zawis, wymagający daleko posuniętej koordynacji ruchów. Warto przy tym dodać, że pracę pilota śmigłowcowego może ułatwić tylko specjalny pilot automatyczny lub też pojawienie się śmigłowców samostatecznych takich np. jak Bź-4, „Żuk" inż. B. Żurakowskiego z Instytutu Lotnictwa.

Tak czy inaczej trzeba stwierdzić, że wystarcza jedno bezpośrednie spotkanie ze śmigłowcem, aby przeobrazić obojętnego obserwatora w szczerego zwolennika nowego sprzętu latającego.

Ale czas już opuścić śmigłowce. Mamy przecież jeszcze w programie odwiedziny Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

OSL im. Jana Krasickiego — prawdziwe nowoczesne miasto z dzielnicami mieszkaniowymi, zwanymi tu żartobliwie MDM-em, dzielnicą uczelni, parkami, wspaniałymi terenami sportowymi, kinem, teatrem, szpitalem, komunikacją autobusową, nawet kioskami ze słodyczami i napojami chłodzącymi. Jest tutaj oczywiście i lotnisko, a w górze niemal bez przerwy — samoloty różnego typu.

W tym dziwnym, pełnym niepowtarzalnego uroku mieście-szkole-ogrodzie spiata się na codzień w jedną organiczną całość przeszłość z przyszłością.

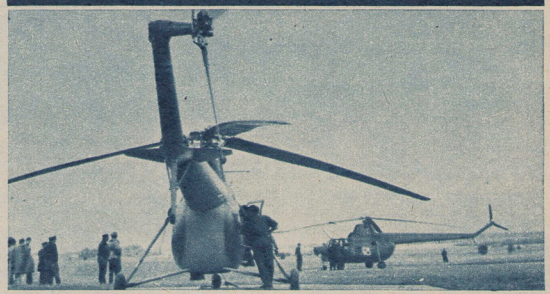
Przeszłość to chlubne tradycje szkoły w służbie sił zbrojnych Polski Ludowej. Szkoła została utworzona 13 grudnia 1944 r., a więc jeszcze w dniach wojny, w Zamościu. Zgłosiło się wówczas 750 kandydatów. 28 stycznia 1945 r. odbyła się pierwsza przysięga, a 20 marca tegoż roku szkoła została przeniesiona.

Zaczęto od usuwania gruzów. Wiele godzin i dni przepracowali przy tym wykładowcy i uczniowie, zanim można było przystąpić do budowy nowych gmachów i sal wykładowych. Jednocześnie nieprzerwanie kształcono przyszłych oficerów naszego lotnictwa. W uznaniu dotychczasowych zasług szkoła została 16 kwietnia 1955 r., w rocznicę jej dziesięciolecia, odznaczona Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

Lata wytężonej pracy, opieka rządu i partii oraz wiele wyrzeczeń całego narodu przekształciły ruiny w nowoczesną „szkołę orląt".

Żywym ogniwem łączącym chlubne tradycje szkoły z przyszłością lotnictwa polskiego — młodzieżą, która dziś pilnie zapełnia sale wykładowe, lata coraz lepiej na nowoczesnych samolotach odrzutowych, są obecni dowódcy i wykładowcy — dawni wychowankowie OSL. Wychowankiem szkoły jest również jej obecny komendant.

Z PRAWEJ: Z każdym dniem zakład uzupełnia swoje wyposażenie i oprzyrządowanie. Na zdjęciu drewniany sprawdzian przy stanowiskach spawania konstrukcji kadłuba. **PONIŻEJ:** W tej chwili przebiega intensywne szkolenie nowych pilotów śmigłowcowych, prowadzone przez polskich instruktorów na śmigłowcach z dwusterem Mi-1U.



Młodość panuje niepodzielnie w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego. Młodzi są również jedni z najlepszych instruktorów. Oficer **Zdzisław S.** ma zaledwie 27 lat i aż 500 wylatanych godzin. Wychował on już 18 nawigatorów dla załóg bombowców odrzutowych. Drugi przodujący instruktor, por. **Henryk R.**, wyszkolił aż 63 uczniów na samolocie Jak-11. Przedstawiono nam także wyróżniających się uczniów. Podchorążowie **Mieczysław Kryszczuk i Piotr Artymowicz** mają poza sobą po 20 samodzielnych lotów na bombowcach odrzutowych. Warto przy tym dodać, że P. Artymowicz trafił do dużego lotnictwa właśnie poprzez modelarstwo LPŻ we Wrocławiu, podchorąży **Mieczysław Bielat** jest jednym z przodujących mechaników odrzutowego bombowca, a kapral-podchorąży **Piotr Hućko** wzorowym mechanikiem Li-2. Uczniowie ci rozpoczęli naukę w latach 1953—1956.

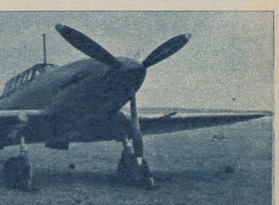
Obecnie szkoła przyjmuje nowych kandydatów. Egzaminy. Korzystam z okazji i zapytuję, jakie umiejętności młodych ludzi marzących o lotnictwie znajdują najwyższe uznanie w oczach komisji.

Zdania dowództwa i wykładowców pokrywają się przy tym całkowicie (uwaga przyszli kandydaci — podajemy sposób gwarantujący przyjęcie do OSL!). A więc najwyżej się ceni obecnie (oczywiście poza zdrowiem): ogólną inteligencję kandydata oraz gruntowną wiedzę z matematyki, fizyki i... geografii. Dziwicie się? Przestaniecie się dziwić, gdy ujrzycie różne mapy plastyczne, na których trenują podchorążowie. Pilot, a zwłaszcza nawigator (już wyszkolony) musi znać doskonale każde parotysięczne miasto w Polsce i wiele miast świata. I to na pamięć!

Szkoła jest zresztą tak wyposażona we wszelkie możliwe pomoce naukowe, modele będące w ruchu tunele aerodynamiczne i smugowe, przekroje silników tłokowych i odrzutowych różnego typu oraz samoloty, że przyswajanie potrzebnych wiadomości lotniczych przez ucznia następuje bardzo szybko i solidnie. Duża jest w tym zasługa wykładowców, którzy większość tych cennych pomocy wykonali własnoręcznie. Chciałoby się ujrzeć podobne zestawy w naszych aeroklubach.

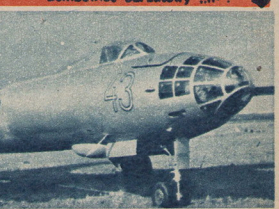
O zmroku opuszczamy gościnne progi OSL, wracając do Warszawy. Przekrzykując warkot silników, wymieniamy swoje spostrzeżenia. Zwykła dziennikarska „giełda". **Co do jednego wszyscy jesteśmy zgodni — zobaczyliśmy fragment tego, co także powstało w latach ubiegłych kosztem wielu wyrzeczeń całego narodu — lotniczy przemysł obronny i nowoczesne lotnictwo wojskowe.**

Dziś znaczna część tego przemysłu jest przestawiana na produkcję pokojową. Nowoczesność zakładów i wysokie kwalifikacje ich załóg są najlepszą gwarancją szybkiego pomnożenia dochodu narodowego. Nie żałujemy poniesionych na ten cel wydatków, jak również złotówek włożonych w niezbędną rozbudowę nowoczesnych szkół lotniczych — przecież to ich wychowankowie strzegą i będą strzec nadal, by żaden cień obcego skrzydła nie padł na naszą ziemię.



...ego „Il-10".

Bombowiec odrzutowy „Il-".



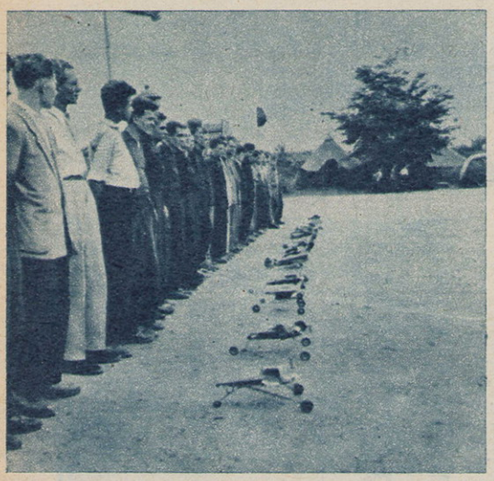
NASI NOWI ZNAJOMI Z OSL. Powyżej: Jeden z przodujących instruktorów por. Henryk R. Z lewej: Dwaj młodzi piloci bombowców odrzutowych, podchorążowie Mieczysław Kryszczuk i Piotr Artymowicz.

PUCHAR BAŁTYKU W SZCZECINIE

Fotoreportaż własny „Skrzydlatej"

DNI 27—29 lipca w Szczecinie, w których rozegrano ogólnopolskie zawody modeli na uwięzi, na długo pozostaną w pamięci ich uczestników. Sprawna organizacja, doskonała opieka nad zawodnikami, bogactwo modeli — to niewątpliwie najlepsze świadectwo tej imprezy.

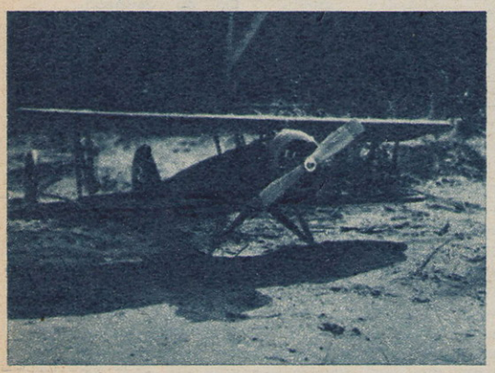
Zawody rozgrywano w trzech konkurencjach: modele szybkie, akrobacyjne i redukcyjno-latające. Startowało 12 ekip, w tym 35 zawodników. Wystawiono ogółem 105 modeli wszystkich kategorii. Wśród modeli redukcyjno-latających zwracała uwagę duża ilość typów samolotów, bardzo starannie wykonanych. Niżej zamieszczamy pierwszy fotoreportaż z zawodów. (l)



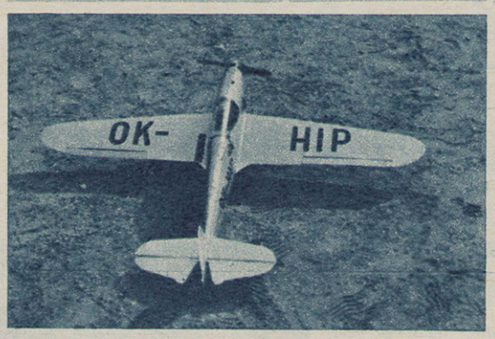
Otwarcie zawodów na akademickich kortach tenisowych w Szczecinie.

Przegląd modeli redukcyjno-latających.

Model Tipsy-Junior wykonany przez Bronisława Bulczyńskiego z Poznania.



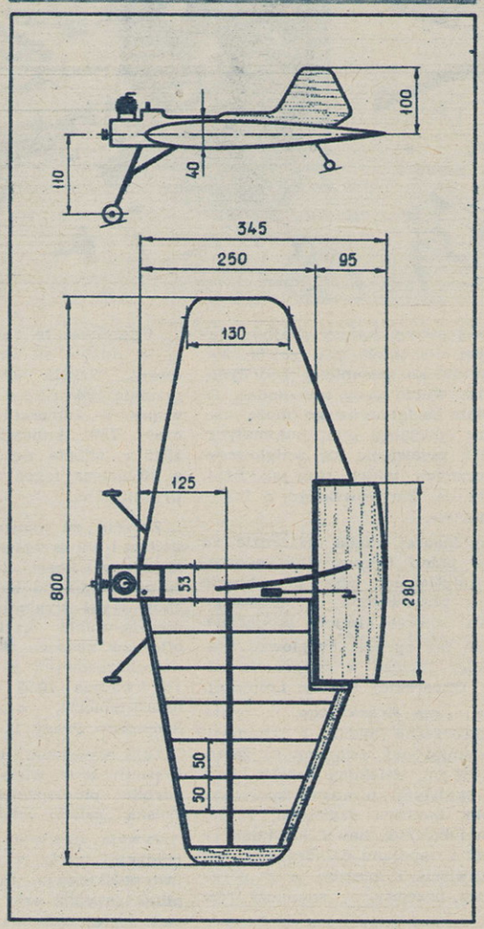
PWS-26, wykonany przez W. Cichego ze Szczecina.



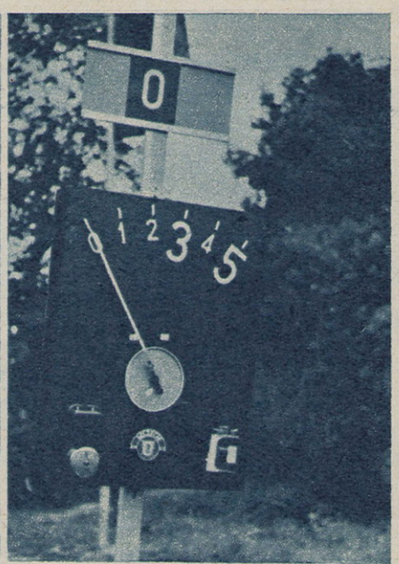
Najlepiej wykonany model przez R. Kiesewettera ze Szczecina — samolot czechosłowacki Tatra.

Po-2 w wersji wojskowej, wykonany przez modelarzy z Poznania.

RWD-5 bis przyciągała nawet najmłodszych widzów.



Zwycięski model akrobacyjny S. Kujawy z Poznania. Powyżej zdjęcie modelu i rysunek.



Zegar startowy opracowany przez Cz. Cimoszkę ze Szczecina.

WSZYSTKIE ZDJĘCIA: PAWEŁ ELSZTEIN

Z Szybownikami we Francji

· 3 ·

JERZY R. KONIECZNY
Korespondencja własna

Przelot otwarty po raz drugi

W piątek 6 lipca z samego rana spadł lekki deszcz. Do południa trudno było się dopatrzeć na pochmurnym niebie oznak jakichkolwiek warunków termicznych. Nie bardzo też wierzyliśmy w możliwość rozegrania w tym dniu następnej konkurencji. Jednakże francuscy meteorolodzy byli niezmordowani w zgłębianiu tajemnic atmosfery. Świeży, dość silny wiatr zachodni powinien według ich zdania przynieść później poprawę. Z radaru podano następujące dane (z godziny 6.00, w nawiasach dane z godziny 8.00):

WIATR

Wysokość	Kierunek	Prędkość (w węzłach)
230 m	260° (280°)	13 (10)
600	270 (270)	23 (12)
900	280 (270)	21 (16)
1 200	280 (270)	17 (17)
1 500	270 (270)	32 (18)
1 800	260 (280)	24 (25)
2 100	260 (280)	24 (14)
2 500	260 (280)	29 (28)
2 900	270 (280)	29 (30)
3 200	280 (280)	19 (25)
3 500	290 (290)	20 (26)

Ostatecznie po dość długim zastanawianiu się organizatorzy postanowili rozegrać, mimo bardzo słabych warunków termicznych, które zaczęły w południe tu i ówdzie występować, po raz drugi przelot otwarty. Start wyznaczony początkowo na godzinę 13.00 przesunięto na 14.00. Ponieważ nie znano jeszcze oficjalnej punktacji czwartej konkurencji i ogólnej po niej, nieznana była początkowo (do godz 13.00) kolejność startów. Z tego, że Mac Cready startował w jednomiejscówkach ostatni, a Gorzelak przedostatni, domyślaliśmy się, że Polak jest ostatecznie na drugim miejscu w punktacji ogólnej.

Starty przebiegały dość gładko. Tak jak uprzednio wszystkie szybowce były po pół godzinie w powietrzu. Nakazana wysokość odczepienia na 700 m nie była, jak mi się wydaje, tym razem skrupulatnie przez pilotów holujących przestrzegana. Obserwowałem uważnie nasze „Jaskółki" i „Bociana" i uważam, że zostały odczepione poniżej wysokości 700 m. Ale kto to udowodni?

Wszystkie szybowce odeszły w większości dość szybko z rejonu lotniska, jedynie Belg Cartigny i kilku innych powtórzyło start. Tradycyjnym zwyczajem amerykański śmigłowiec spenetrował znów pomiędzy godziną 15.00 a 17.00 najbliższą okolicę.

Gorzelak leciał początkowo z kursem 120°, potem po przejściu „górek" popełnił błąd w taktyce swego lotu. Poleciał na północny-wschód, aby zbliżyć się do chmur, które jak się później okazało były rzadko rozsiane po niebie, nie dając żadnych noszeń, względnie bardzo słabe. Powinien natomiast polecieć w kierunku wschodnim lub południowo-wschodnim, gdzie było czyste niebo, którego Marian się jednak bał, a gdzie były zupełnie dobre noszenia. Stracił na tym jakieś 10—15 km. W czasie całego przelotu miał tylko dwa razy 2 m/sek wznoszenia, a przeciętnie 0—1 m/sek. Wysokość na trasie — od 250 do 1 200 m. Gorzelak starał się pilnować swych konkurentów, co mu się niezupełnie udało.

Góra odszedł z lotniska na przelot razem z Gorzelakiem, Mac Creadym, Saradicem i Ivansem. Leciał z nimi aż do doliny Rodanu. W odległości około 60 km od Saint Yan zatrzymał się troche na słabym noszeniu, wykręcając 900 m wysokości nad poziom lotniska. Pozostali z tej grupy poszli dalej na północny-wschód. Góra zdecydował się lecieć na wschód, w kierunku na Bourges. Tuż przed tą miejscowością, kiedy miał 300 m wysokości, zobaczył nad sobą Amerykanów Mac Cready'ego i Ivansa, którzy musieli widocznie zmienić kierunek lotu i razem sobie krążyli, zdobywając coraz większą wysokość, gdyż były tam dobre noszenia do 2 m/sek. Wkrótce Polak zrównał się z nimi. Razem dolecieli do gór, gdzie mieli 350 m. Nad zboczami noszenia były 0,5 m/sek. Lecieli więc trochę na żaglu, trochę na termice. Kiedy mieli 700 m wysokości, Amerykanie znowu poszli na północny-wschód. Góra pozostał, długo kręcąc się jeszcze po zboczach. Lądował o godzinie 18.35. O 20.00 znalazł go już Laudan z „Lublinem". Polak miał znowu „szczęście" do policji, która podobnie jak w innych konkurencjach sprawdzała mu dokumenty osobiste i szybowca.

Pierwsze meldunki o lądowaniach zaczęły napływać do kierownictwa mistrzostw około godziny 16.00. Jako pierwsza dała o sobie znać załoga amerykańska, która przeleciała zaledwie 46 km. Ciekawie przedstawia się rozrzut szybowców w tej konkurencji. Większość zawodników obrała kierunek południowo-wschodni i wschodni. Z tej grupy najdalej polecieli w jednomiejscówkach: Anglik Stephenson, który pomimo, że w przelocie obowiązywały granice Francji, lądował w Genewie na terenie Szwajcarii (161 km) i Afrykańczyk Dommisse, który odległością 147 km wysunął się najdalej na południowy-wschód od Saint Yan. W dwumiejscówkach Anglicy Goodhart—Foster lądowali niedaleko granicy szwajcarskiej nad południowym brzegiem jeziora (179 km). Dwumiejscówka niemiecka z załogą Haase—Heinzel jako jedyna poleciała zdecydowanie w kierunku północno-wschodnim, przelatując odległość 71 km.

Wielką rewelacją w tej konkurencji okazał się 21-letni beniaminek mistrzostw Holender Toutenhoofd, który wbrew wszystkim oczekiwaniom i opiniom meteorologów poleciał zdecydowanie na południe, trzymając się doliny Rodanu. Lądował on dość późno koło Montelimar, uzyskując w jednomiejscówkach jako jedyny odległość ponad 200 km (dokładnie 245 km). Ten sam kierunek obrali również Jugosłowianie w dwumiejscówkach, przelatując 211 km.

Z Polaków najdalej poleciał Góra — 124 km, który tym razem był lepszy od Gorzelaka (105 km). Nowotarski z Sandauerem uplasowali się odległością 73 km na czwartym miejscu. Matuszek przywiózł „Bociana" 7 lipca około 1.00, a Laudan i Kępka „Jaskółki" około 4.00. Ten ostatni mógł wrócić znacznie wcześniej, przynajmniej o 21—22.00 tego samego dnia (tj. 6 lipca), ale stosunkowo długo szukał Gorzelaka, a poza tym w czasie jazdy na jednym za zakrętów spadło koło z wozu transportowego (czyste brakoróbstwo zakładów, koło nie było bowiem nitowane). Odbyło się szczęśliwie bez wypadku.

W piątej konkurencji mistrzostw nie startowali Włoch Ferrari (na skutek uprzedniego wypadku) i pilotka turecka Subasi. Pilot brazylijski, pułkownik Da Rosa pokonując odległość 99 km lądował tak nieszczęśliwie, że uległ poważnemu wypadkowi. Rozbijając szybowiec złamał nogę w dwóch miejscach, kilka żeber i doznał ogólnego potłuczenia. Odwieziono go natychmiast do szpitala w Lionie.

W ogólnej punktacji po pięciu konkurencjach Mac Cready umocnił zdecydowanie swoją pozycję przodownika mistrzostw. Gorzelak spadł tym razem na czwarte miejsce, a załoga naszego „Bociana" na trzecie miejsce. Góra znalazł się na 22 miejscu.

W drugim przelocie otwartym wszystkie szybowce przeleciały w sumie 5 386 km (w pierwszym 15 153 km), w tym dwumiejscówki — 912 km (w pierwszym 2,721 km). Liczby te mówią najlepiej o poziomie konkurencji.

*

6 lipca o godzinie 11.00 rozpoczął się w sali kina w Saint Yan VI Kongres OSTIV-u (Międzynarodowej naukowo-technicznej organizacji szybowcowej, kontynuatorki dawniejszego ISTUS-u). Otwarcia dokonał prezydent OSTIV L. A. De Lange, który w czasie powitania podkreślił szczególnie mocno obecność na Kongresie wybitnego uczonego niemieckiego, honorowego prezydenta tej organizacji prof. dr. inż. Waltera Georgii'ego, który obchodzi w tym roku 25-lecie swej działalności na terenie OSTIV-u. Prace Kongresu odbywały się w dwóch sekcjach: technicznej i meteorologicznej. Z ramienia Aeroklubu PRL uczestniczył w obradach sekcji technicznej w charakterze obserwatora przedstawiciel Instytutu Lotnictwa mgr inż. Julian Bojanowski, który z przebiegiem VI Kongresu zapozna Czytelników „Skrzydlatej" w najbliższych numerach.

Wolny dzień i rozrywkowy wieczór

W sobotę 7 lipca organizatorzy zapowiedzieli na porannej odprawie następną konkurencję: przelot docelowo-powrotny na trasie Saint Yan—Vichy—Saint Yan. Spotkało się to jednak ze stanowczym sprzeciwem ekip (m. in. i naszego kierownictwa), gdyż nie zdążył jeszcze wrócić zwycięzca poprzedniej konkurencji Holender Toutenhoofd i kilku innych. Zaproponowano na ten dzień odpoczynek, zwłaszcza, że warunki termiczne nie zapowiadały się znowu nadzwyczajnie. Ostatecznie, po dość długiej odprawie z kierownikami ekip, organizatorzy ustąpili i zapowiedzieli dzień wolny. Była to decyzja ze wszech miar słuszna, gdyż z jednej strony — pilotom należało się trochę odpoczynku, a z drugiej — nie było się co spieszyć z rozgrywaniem konkurencji „na siłę", ponieważ minimum (pięć prób) już osiągnięto. Do zakończenia mistrzostw pozostało natomiast jeszcze co najmniej pięć dni. Widać było jednak wyraźne tendencje kierownictwa mistrzostw w kierunku przeprowadzenia na tegorocznych zawodach jak największej ilości konkurencji. Niektórzy mówili nie tyle o ośmiu, ile nawet o dziesięciu. Kto wie zresztą, czy by się to nie udało, gdyby była nieco lepsza pogoda.

Ten dzień był wyjątkowo upalny. W południe temperatura wynosiła 35°C (w cieniu), a niektórzy sygnalizowali nawet 40°C. Każdy chował się więc

(Ciąg dalszy na str. 12)

Zdjęcie wyżej: Anglik Wills, tym razem zajął w Saint Yan 10 miejsce. Niżej: Holujące „Stampy" na lotnisku. Zdjęcia — obsługa własna: JRK

(Dokończenie ze str. 11)

gdzie mógł, aby uniknąć żaru i spieko-ty. Nie ziękła się tylko tego publiczność francuska, która po południu zawitała znowu licznie na lotnisko. Z Roanne, odległego o 45 km, trzy atobusy przy-wiozły specjalną wycieczkę dzieci szkol-nych. Przybyło, a raczej przyjechało także odwiedzić naszą ekipę sporo Po-laków francuskich, najwięcej z okolic Saint Etienne, gdzie pracuje ich tam duża ilość w miejscowych kopalniach. Pokazał się także po raz pierwszy na lotnisku dziennikarz z sekcji polskiej tzw. „wolnej Europy".

Organizatorzy, wykorzystując duży napływ publiczności, urządzili znowu pokazy lotnicze ze znanym nam już programem, z inteligentną oczywiście i żywą spikerką znanego francuskie-go dziennikarza lotniczego Roberta Roux'a — szefa biura prasowego mi-strzostw. Nikt na lotnisku nie miał się prawa nudzić, nawet wtedy kiedy się nad nim nic nie działo. Przypominało mi to dobre czasy naszego świetnego spikera lotniczego z różnych pokazów w dawnych latach, redaktora inż. Rych-tera.

Wieczorem o 21.30 w Salle de Briefing wystąpił zespół pieśni i tańca z Charolles w ładnych regionalnych stro-jach. Mężczyźni ubrani byli w czarne peleryny i szerokie w tym samym ko-lorze kapelusze, niektórzy mieli czer-wone kokardy pod szyją. Kobiety ubra ne były w barwne tuniki. W przerwach pomiędzy występami popisywali się go-ścinnie Jugosłowianie (z ekipy), którzy zaśpiewali trzy ładne piosenki. Występowali także Argentyńczycy, z których jeden śpiewał w rytmie samby piękne ludowe piosenki. Nie pozostała w tyle również drużyna holenderska, która zaprezentowała kilka parodii. Wspomniany już uprzednio pan Robert Roux zademonstrował się tym razem w roli świetnego komika. Przyjemny wieczór rozrywkowy — jedyny zresztą, obok projekcji kilku filmów, wyłączając oczywiście zakończenie mistrzostw — stał się także okazją nie tylko do mię-dzynarodowej wymiany kulturalnej, ale również na innych odcinkach, jak np. wymiana wina miejscowej produkcji na jugosłowiańską śliwowicę, co przyczy-niło się niewątpliwie do ożywienia wspólnych tanecznych pląsów, jakie od-były się po tzw. części artystycznej do późnych godzin.

Niezaliczona konkurencja

NA porannej odprawie z zawodnika-mi w niedzielę 8 lipca zapowiedziano przelot docelowy na trasie Saint Yan— Beaune o długości 95 km. Start wyzna-czono na godzinę 13.30. Zapowiedziano otwarcie startu do 16.00, przy czym ostatni przelot taśmy może się odbyć najpóźniej o 16.30. Wysokość odczepie-nia — 700 m. Meldowanie na przelot na wysokości w granicach 700—1 000 m. Maksymalna wysokość meldowania się na mecie 300 m. Start w kierunku za-chodnim.

Pogoda — jak przyjęło się to już ma-wiać na mistrzostwach — „do kitu". Altostratusy pokrywające niebo , roz wiewały wszelkie wątpliwości. Nie-mniej jednak start rozpoczęto. Jedno miejscówki, które poszły w powietrze, nie mogły w ogóle nic wykręcić. Więk-szość po krótkim spenetrowaniu re-jonu siada, czekając na ewentualne polepszenie się warunków. Stąd nie-które dwumiejscówki odmawiają startu w pierwszej kolejce. Do nich należy m. in. „Bocian".

Jest duszno i parno. Poprzez roz-mazane chmury czasami troszeczkę prześwituje słońce. Żaden z pilotów nie kwapi się na start. Niektóre szybowce, które poszły w kierunku na Paray Le-Monial wróciły z powrotem i lądowały, inne zmuszone były lądować w tamtym rejonie. Po przeszło półgodzinnym wy-czekiwaniu Góra wraz z Mac Creadym i Silesmo zdecydował się o 14.57 na drugi start. Za nimi ruszyło się trochę. O 15.02 zdecydował się na pierwszy start Nowotarski, a minutę później na drugi start Gorzelak. O 15.10 wracają z niefortunnego lądowania niedaleko Saint Yan Francuzi Rousselet—Trubert i Anglik — Wills. Ponawiają zaraz start.

Kierownictwo zawodów zdecydowało w tym czasie, niby dla zachęty, że mel-dowanie na przelot może odbywać się na wysokości od 500 do 1 000 m. Nie-wiele to jednak pomogło, ani nikogo specjalnie nie uratowało. Warunków termicznych nie ma w ogóle. Lądowa-nia na lotnisku, bądź w najbliższym jego rejonie, są już teraz zjawiskiem powszechnym. Organizatorzy wybrnęli jednak z kłopotu dla licznie zgroma-dzonej publiczności, nie potrzebowali urządzać w to niedzielne popołudnie po-kazów, gdyż częste starty i lądowania szybowców były dla niej też atrakcją.

O 15.20 „Bocian" ląduje po pierw-szym starcie, a 2 minuty za nim siada Góra. Ma on tylko 1 start. Gorzelak poszedł mimo to na trasę, nie mając absolutnie żadnych noszeń. Drugi start Nowotarskiego też nie przynosi pożą-danego skutku. Ląduje tuż przed go-dziną (2 minuty) szesnastą i zaraz star-tuje po raz trzeci. To samo było z Gó-rą. Mamy nadzieję, że tym razem może uda im się coś złapać, gdyż dość szyb-ko giną nam z oczu.

Przez megafony płyną tymczasem meldunki o coraz to nowych lądowa-niach w okolicy Paray Le-Monial. Pan Roux, który prowadził w tę niedzielę jak zwykle konferansjerkę, poinformo-wał nawet publiczność, że jedna z za-łóg lądowała szczęśliwie niedaleko Saint Yan wśród stada białych krów (właści-wie szarych) i nie mogła w żaden spo-sób wyjść z szybowca. Musiała wzywać pomocy przez radio, aby ktoś to roga-te bydło mógł rozpędzić. Niestety, nie udało mi się ustalić dokładnie tej za-łogi.

Początkowo odnosimy wrażenie, że wszystko ułoży się pomyślnie, gdyż na-si „poszli" szczęśliwie z lotniska. Ja-kież więc było nasze rozczarowanie, kiedy o 16.15 Góra wrócił i wylądował na lotnisku. Twierdził, że szkoda lecieć i narażać wozy na niepotrzebny trans-port, gdyż i tak wszystko „siedzi", na-wet w dość dużej ilości koło Paray Le-Monial. To samo potwierdził Nowotar-ski, który lądował na „Bocianie" o 16.30.

O godzinie 16.50 nadchodzi do nas wiadomość, że Gorzelak lądował w od-ległości około 22 km od Saint Yan (w tym samym miejscu, co Arbajter. Kum-post, Pierre, Persson i Saradic) i, że... ma uszkodzony szybowiec. Brzmi to po-czątkowo dosyć niewinnie. Nie wiemy bowiem, poza kierownictwem ekipy oczywiście, jakiego rodzaju jest to uszkodzenie.

W sumie — konkurencja rozgrywa-na na siłę, gwoli tylko dania w niedzie-lne popołudnie jakiejś atrakcji zgroma-dzonej publiczności, zakończyła się cał-kowitym niepowodzeniem. Najdalsza przeleciana odległość wynosiła zaledwie około 30 km (Juez). Została ona też na drugi dzień uznana przez kierownictwo mistrzostw za nierozegraną. Cztery szybowce, a wśród nich „Jaskółka" Gorzelaka i szwajcarski „Elfe" uległy uszkodzeniu.

Wielki egzamin ekipy technicznej

GORZELAK wybrał teren do lądowania — „na oko" zupełnie przyzwoity. Nie mógł jednak z góry — ani nawet wte-dy, kiedy szurał prawie kadłubem po lądowisku — widzieć, że gdzieś na środku znajduje się porosły dość wy-soką trawą niewidoczny rów. Otóż lą-dując właśnie przez niego, złamał na nim kadłub, który rozłupał się od góry i częściowo dołu w partii środkowej. Sam wyszedł z tego wypadku bez naj-mniejszego szwanku. Miał więc szczę ście w nieszczęściu.

Decyzja naszego kierownictwa była jedyna — naprawimy. Gorzelak musi stanąć do następnej konkurencji. Tym razem na ściągnięcie pojechał osobi-ście sam szef techniczny — Janica. W czasie drogi powrotnej zdążył już sobie obmyśleć co i jak. Zaraz tego sa-mego dnia przystąpiono do naprawy.

Ten wieczór i noc z dnia 8 na 9 lip-ca należy do najpiękniejszych kart polskiej ekipy na mistrzostwach. To był wielki egzamin i zarazem wielkie zwy-cięstwo. Przychodzili gospodarze — Francuzi, Anglicy, Amerykanie i Niem-cy. Nikt z nich nie wierzył, że Polacy naprawią tak poważne uszkodzenie. Tuż, prawie obok, stała przecież tureckа „Ważka" (Subasi) z uszkodzonym ogonem, której naprawa byłaby dla na-szej grupy technicznej dziecinną igra-szką. Nie odważyli się jednak na ten remont Turcy, uznali to też za niemoż-liwe inni. Tym większe więc zdumienie wywołała decyzja Polaków, że chcą na-prawić i... wierzą w to, że naprawią.

Zawodnicy i kierowcy musieli iść spać, aby wypocząć na następny dzień. Reszta została na posterunku i praco-wała uparcie. Całością dyrygował nie-zastąpiony — rzec można — Janica. Flisak wraz z inż. Bojanowskim dwoili się i troili przy robocie. Dawali z sie-bie co mogli inż. Nowakowski i Niespał. Dr Kornaszewski przyrządzał kawę. Brakowało już nawet papierosów, ale i te osobiście organizował kierownik ekipy jugosłowiańskiej Crnjanski, dzięki któremu naszemu zespołowi pomagali także dzielnie dwaj jego stolarze i je-den stolarz z ekipy czechosłowackiej. W ogóle Jugosłowianie okazali nam na mistrzostwach wiele serdeczności a przy remoncie „Jaskółki" Gorzelaka zasłu-żyli sobie specjalnie na naszą wdzięcz-ność.

Około północy wewnętrzna partia kadłuba była naprawiona i posklejana. Do rana wszystko schło, po czym „za-łatano" partie zewnętrzne, tak że oko-ło godz 13.00 9 lipca szybowiec był go-tów do startu, co wprawiło wszystkich w oczywiste zdumienie, wzbudzając wielki podziw dla Polaków.

Wielki egzamin naszej ekipy tech-nicznej wypadł na piątkę.

Szósta konkurencja po raz trzeci

W poniedziałek 9 lipca postanowiono rozegrać przelot docelowo-powrotny na trasie Saint Yan—Moulins — Saint Yan 2 × 65 km. Z rana niebo by-ło zupełnie czyste, później zaczęły się tworzyć wokół lotniska chmury kłębiaste, posiadające wyraźnie tendencje bu-rzowe. Zaraz po południu nadeszła nad lotnisko ciemna ściana od południa, któ-ra przyniosła z sobą ulewny deszcz. Start wyznaczono na 12.30. Wysokość odczepienia 700 m. Start. w kierunku zachodnim. Większość zawodników szybko odeszła na przelot.

Gorzelak wystartował na „łaciatej" „Jaskółce", nieco zdenerwowany, o godz 13.26. Szybko znalazł noszenia, w ładnym krążeniu zdobył w stosunkowo krótkim czasie jakieś 1 000 m wysoko-ści. Pokiwał nam skrzydłami, że wszystko w porządku (gdyż taka była umowa) i o godz 13.40 zameldował się na przelot. Ledwo zdążył z lotniska odejść (w samą porę), a od południowo-zachodu zaczęła nadciągać nad lotnisko duża, groźna burza.

Około 14.00 przyszedł meldunek, że Mac Cready minął punkt kontrolny. Błyska się i grzmi. O 15.20 mamy już wiadomość o lądowaniu „Bociana". Przeleciał 46 km. W samym Moulins lądowali następujący zaodnicy: Sara-dic, Ames, Dubs, Arbajter, Lacheny i Mezö. Około 16.00 zaczął padać deszcz. Burza poszła tymczasem na południe, blokując wyraźnie powrót pilotom z przelotu. Jest mało prawdopodobne, czy ktoś przebije się przez nią. Jedyne wyjście — to obejść ją bokiem. Zamiar ten podjęli Mac Cready i dwumiejscówka angielska. Jednakże nie udało im się to w zupełności. Zeszli dość dale-ko z trasy i w końcu zmuszeni byli do lądowania. Anglikom zapewniło to (od-ległość — 104 km) pierwsze miejsce, a Amerykaninowi (88 km) drugie. Nad-spodziewanie dobrze wypadł tym ra-zem Czechosłowak Kumpost, któremu wynikiem 91 km udało się zająć pierw-sze miejsce w tej konkurencji.

Nasze ciche nadzieje, że Gorzelak po-wróci i wykona przelot w całości, oka-zały się płonne. Pokonał on co praw-da pierwszy odcinek trasy, jednak zmuszony był lądować na drugim. Wiadomość o tym otrzymaliśmy o 16.30. Zważywszy jednak, że warunki prze-lotu były dość ciężkie oraz, że leciał na szybowcu „zreperowanym" co nakazy-wało mu bardzo ostrożne rozegranie konkurencji, uznać należy, że osiągnął rezultat zupełnie dobry.

Parę minut przed dwudziestą powró-cił już do St. Yan wóz transportowy z Nowotarskim i Sandauerem. Załoga naszej dwumiejscówki miała jednak miny nieszczególne. Okazało się, że „Bocian" jest poważnie uszkodzony i na tym musi zakończyć swą karierę na mistrzostwach. Ma on strzaskane skrzydło i rozbity ogon, nie mówiąc już o innych drobniejszych uszkodze-niach, czego niestety nie da się już w ramach własnych naprawić. Powo-dem wypadku było zbyt późne zakoń-czenie ślizgów przez Nowotarskiego w czasie lądowania z tylnym wiatrem, w wyniku czego szybowiec gwałtownie przepadł, uderzając płatem o ziemię. Po tej przykrej wiadomości byliśmy wszyscy niepocieszeni. Nadzieja na do-brą lokatę Polaków w dwumiejsców-kach była uzależniona teraz tylko od pogody.

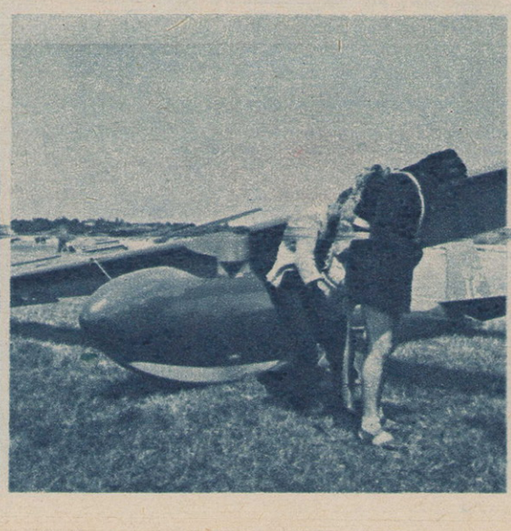
Zaraz po dwumiejscówce wrócili z przelotu w odstępach paruminutowych Gorzelak i Góra. Żadnych przygód nie mieli.

Ponieważ żaden z zawodników nie wykonał przelotu w całości, konkuren-cja została zaliczona jako przelot po wyznaczonej trasie. Nie wzięło w niej udziału trzech pilotów (Da Rosa, Su-basi, Ferrari).

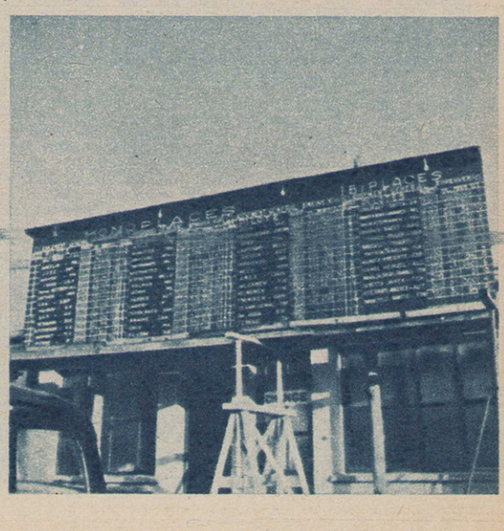
W ogólnej punktacji po sześciu kon-kurencjach Gorzelak i Nowotarski z Sandauerem zajmowali drugie miejsca. Były to najkorzystniejsze lokaty Pola-

Wicemistrz świata z Saint Yan — Hiszpan Juez. Wszystkie zdjęcia — obsługa własna: JRK

Duńczyk Thomsen przygotowuje się do startu.

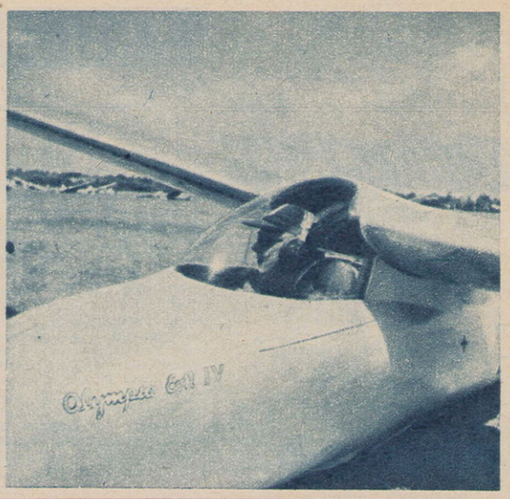


Tablica wyników na lotnisku w Saint Yan. Widoczne są na niej rezultaty po szóstej konkurencji.



Załoga włoskiej dwumiejscówki — Brigliadori i Fanoli, przed swym „Canguro".

Jugosłowianin Arbajter w kabinie swego „Orao".



Pilot amerykański Ivans przed startem do konkurencji.

ków w czasie mistrzostw. Gdyby więc na tym zakończyć mistrzostwa, to... Ale, nie powtarzajmy plotek, które w tym czasie krążyły wśród naszych. W każdym razie jedno nie podlegało dyskusji, że Polacy spisali się dotychczas na mistrzostwach dobrze, chociaż obserwuje się już wyraźne psychiczne i fizyczne wyczerpanie u pilotów i obsługi.

Prawie przez cały następny dzień, tj. we wtorek 10 lipca padał, ku naszemu zadowoleniu (może to trochę naiwne, ale tak było) deszcz, co niektórzy wykorzystali na obserwacje obrad OSTIV-u. Wieczorem o 21.30 w „Salle de Briefing" Jugosłowianie zademonstrowali uczestnikom mistrzostw film, który nakręcili dwa lata temu na mistrzostwach świata w Anglii.

Mac Creadym i wicemistrzem — Hiszpanem Juezem. Po hymnie amerykańskim i hiszpańskim zabrzmiał hymn polski, a pod francuskim niebem powiewała na maszcie zwycięzców także i polska flaga.

Zwycięscy zawodnicy otrzymali dużo cennych nagród, a Gorzelak jako trzeci pilot świata otrzymał brązowy medal FAI, kryształową wazę i variometr. Inni piloci otrzymali poza tym różne inne upominki, a najwięcej Mac Cready. Uroczystość musiano przerwać z powodu silnego wiatru i deszczu. Przeniesiono ją wieczorem do Salle de Briefing, gdzie przy sześciu beczkach dobrego francuskiego wina oraz czterech baranach opiekanych na ognisku zakończono mniej oficjalnie oficjalną uroczystość zamknięcia mistrzostw w Saint Yan.

JERZY R. KONIECZNY

Saint Yan — Warszawa, lipiec 1956 r.

Na zakończenie jeszcze docelówka

PO całonocnym deszczu przyszła w środę 11 lipca pogoda. Z południowo-zachodu napłynęły świeże masy powietrza. Nie ulegało wątpliwości, że organizatorzy wykorzystają jeszcze te szanse, aby rozegrać następną konkurencję, zwłaszcza, że według zapowiedzi ma wystąpić dzisiaj mistral. Tak też się stało. Z radaru podano następujące dane:

Wiatr

Wysokość	Kierunek	Prędkość (w węzłach)
370 m	330°	16
680 „	330°	14
910 „	350°	16
1 130 „	350°	22
1 320 „	350°	21
1 570 „	350°	22
1 860 „	350°	23
2 140 „	360°	20
2 400 „	360°	18
2 630 „	350°	17
2 850 „	350°	19
3 120 „	350°	23
3 380 „	350°	18
3 650 „	350°	20
4 000 „	350°	18

Temperatura

Wysokość	Stopnie
500 m	+10°
1 000 „	+ 6°
1 000 „	+ 6°
1 500 „	+ 4°
2 000 „	0
2 500 „	— 2°
3.000 „	— 3°
3.500 „	— 5°
4.000 „	— 8°

Postanowiono rozegrać prędkościowy przelot docelowy na trasie Saint Yan — Saint Auban o długości 303 km. Start rozpoczęto o 12.00. Wysokość odczepienia 700 m. Start otwarty do godziny 17.00. Ostatnie meldowanie najpóźniej o 17.30.

Zaraz po starcie nie ma chętnych do pójścia na przelot. Całe roje szybowców kręcą się po niebie, szukając korzystnych dla siebie warunków. Jedynie niektórzy piloci robią od czasu do czasu pojedyncze wypady na taśmę i znikają z lotniska. Góra odszedł na trasę po zameldowaniu się o 12.45. Gorzelak jest dziś zdenerwowany bardziej niż kiedykolwiek. Widać na nim wyraźne zmęczenie psychiczne. Kierownictwo naszej ekipy obserwuje go uważnie i zastanawia się czy pozwolić mu w ogóle na start. Ale jakoś to wyszło dobrze. Ostatecznie Marian odmeldował się na przelot o 13.12. Nowotarski z Sandauerem występują w tej konkurencji w charakterze obserwatorów. Nie są zresztą w tym odosobnieni. Nie startuje tym razem także Czechosłowak Hollan, który w szóstej konkurencji „skasował" również swój szybowiec.

Wstępne meldunki o lądowaniach pochodzą z dość bliskiej odległości. Jako jedna z pierwszych gdzieś w rejonie Roanne, siadła dwumiejscówka austriacka, przelatując około 50 km; Francuz Pierre zdążył jeszcze wrócić z terenu i o 15.15 poszedł po raz drugi na przelot. Nie powiodło się też Jugosłowianinowi Arbajterowi, który musiał startować powtórnie. W rejonie Roanne (około 50 km) lądowali poza tym Münch, dwumiejscówka niemiecka, Georgeson i kilku innych. Najbardziej wykańczali się zawodnicy przy przejściu doliny Rodanu. Spora ich grupa była tam zmuszona do lądowania.

Około 16.42 nadchodzi wiadomość od Grzelaka, który przeleciał 168 km, podbijając jednak szybowiec przy lądowaniu. Jest to następne z kolei, a tym razem już ostatnie niepowodzenie naszej ekipy w Saint Yan. Szybowiec Polaka ma poza tym zniszczony ogon i pękniętą w dwóch miejscach kabinę. Przy siadaniu z tylnym wiatrem zarzuciło go.

Do celu tj. do Saint Auban doleciało tylko siedmiu zawodników (Nietlispach, Wills, Stephenson, Feddersen, Dommisse, Mac Cready, Teutenhoofd). Zwycięzcą konkurencji został niespodziewanie Szwajcar Nietlispach, który zdołał przejść dolinę Rodanu i wykorzystać mistral. Amerykanin Ivans, przelatując 244 km, uległ przy lądowaniu groźnemu wypadkowi. Doznał on pęknięcia podstawy czaszki. Odwieziono go natychmiast do szpitala. Góra osiągnął tym razem rezultat lepszy od Gorzelaka. Sensacją dnia jest oczywiście zwycięstwo Nietlispach'a. Ostatnie meldunki napływają dopiero późnym wieczorem. Konkurencja — była niewątpliwie trudna.

W czwartek 12 lipca było z rana pochmurno. Organizatorzy pragnęli rozegrać jeszcze jedną konkurencję, ale ich w tym zamiarze wnet zmitygowano. Ostatecznie zrezygnowano z niej. Cały dzień poświęcony był więc na odpoczynek i przygotowania do zakończenia mistrzostw.

•

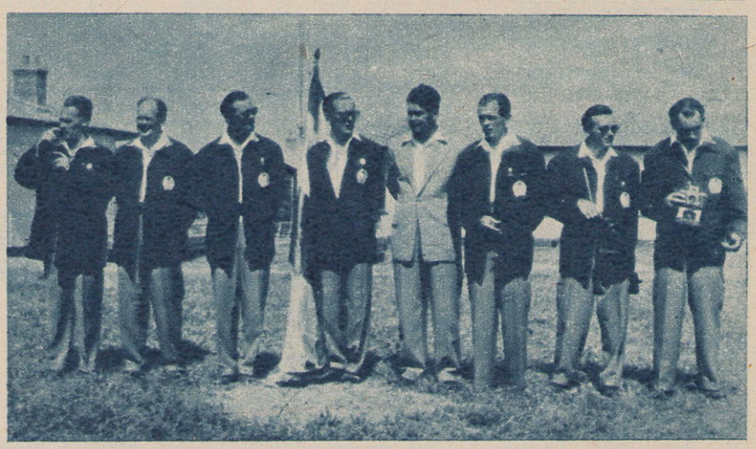
13 lipca w piątek do południa odbyły się tzw. loty gościnne. Na „Jaskółce" Góry latał m. in. redaktor ze „Schweizer-Aero-Revue" p. Heimgartner oraz Jugosłowianin Komac, a Nowotarski na „Jaskółce" Belga — Cartigny'ego. Zakończenie mistrzostw odbyło się późno (o 18.30) po południu, przy deszczu i w ogóle brzydkiej pogodzie. Przybył na nie minister Pracy p. Pinton, który wygłosił przemówienie i dokonał wręczenia nagród. Uroczystość odbyła się na placu Ceremonii i miała podobny przebieg jak przy otwarciu.

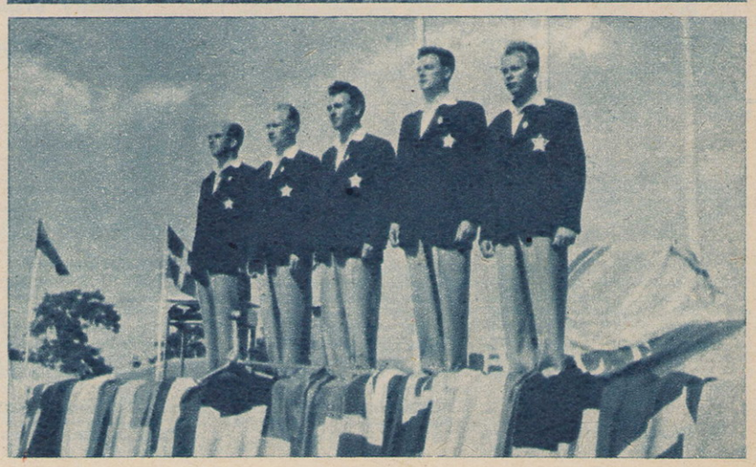
Wielki triumf odniósł pilot Wrocławskiego Aeroklubu LPŻ Marian Gorzelak, który przerwał silny blok doskonałych zawodników amerykańskich, hiszpańskich i angielskich i wywalczył dla barw Polski trzecie miejsce w świecie, zdobywając brązowy medal FAI.

Po raz pierwszy w historii Szybowcowych Mistrzostw Świata Polak stanął na podium zwycięzców razem z pilotem amerykańskim, mistrzem świata

Z prawej: Ogródek meteo na lotnisku w Saint Yan. Widoczny po prawej stronie radar. Niżej: Drużyna węgierska w Saint Yan. Drugi od lewej znany pilot Mező, uczestnik zawodów w Lesznie. Na dole: Drużyna Czechosłowacji. Stoją od lewej — kierownik ekipy Echtner, Kumpost, Hollan, Sebesta i Janek.

Wszystkie zdjęcia: Obsługa własna — JRK





Szybownicy nie próżnują

Wyjątkowo brzydka, deszczowa pogoda sierpnia nie odstraszyła szybowników od sięgania po wyczyny. Oto niektóre przeloty wykonane w pierwszej połowie sierpnia:

Piloci — Zenon Skolski na „Jaskółce" i Bolesław Kochanowski na „Bocianie" (Aeroklub Wrocławski) zamierzali wykonać 500-kilometrowe przeloty na trasie Wrocław—Chrubieszów. Próba ta nie powiodła się na skutek złych warunków atmosferycznych. Skolski musiał zboczyć z trasy i przeleciał 450 km, lądując w miejscowości Czeremcha (woj. białostockie). Kochanowski doleciał do Radawca, pokonując odległość 360 km.

Pilot Zbigniew Girulski na „Musze" planował przelot Wrocław — Radawiec. Doleciał jednak tylko w okolice Szydłowca — 267 km.

500-kilometrowy przelot docelowy zamierzała wykonać również Barbara Dankowska na „Bocianie". Warunki atmosferyczne zmusiły ją jednak do przygodnego lądowania. Tak więc zamiast pięciuset przeleciała tylko 300 km na trasie Skórcz — Dęblin.

Przelot docelowo-powrotny na trasie Inowrocław — Płock — Inowrocław (2 x 100 km) z prędkością 76 km/h wykonał Lucjan Jóźwiak. Ten sam pilot przeleciał również trasę docelową Inowrocław — Lublin (330 km), zdobywając swój pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej oraz diament.

PŁ.

Pierwsze skoki spadochronowe ze śmigłowca

W ostatnich tygodniach prasa publikowała wiadomość o wzlotach pierwszych polskich śmigłowców krajowej produkcji. Równolegle z pierwszymi lotami zaszła konieczność dokonania skoków próbnych, celem ustalenia warunków opuszczania pokładu śmigłowca i opracowania instrukcji.

W ramach tych prób dokonano kilku skoków ze spadochronem z lotu poziomego przy różnych prędkościach śmigłowca oraz z lotu wiszącego.

Pierwsze skoki doświadczalne ze śmigłowca SM-1 pilotowanego przez por. pil. Janusza Ochalika wykonali kpt. Dula, instr. Chyliński, instr. Grabowski i Kaleta.

Po dokonaniu dalszej serii skoków i opracowaniu techniki opuszczania śmigłowca w wypadkach koniecznych, opublikowane zostaną uwagi o skokach ze śmigłowca.

J. K.

NAJLEPSI MECHANICY

SPOŚRÓD wszystkich mechaników autorytetem wśród kolegów i kierownictwa Aeroklubu Robotniczego I cieszy się niewątpliwie Kazimierz Dyrda. Sympatię i szacunek jak również szczerych kolegów zyskał sobie bezpośrednią pomocą i radą, skromnością i ofiarną pracą.

Mechanikiem lotniczym jest od 1951 r. Pracę swą wykonuje sumiennie, dokładnie i starannie. Dzięki temu otrzymał obecnie awans na starszego mechanika.

Ryszard Kacperek — to również „stary" mechanik samolotowy. Czy dobry, koleżeński? Niech powiedzą fakty. TSWL ukończył on w 1951 r. Pracował na „Migach". Po powrocie do cywila był technikiem osprzętu. Od tego czasu ukończył liceum dla dorosłych, zdał egzamin na wyższą uczelnię, ukończył kurs kierowców samochodowych, energicznie przygotowywał się do zdania egzaminów na pilota samolotowego i szybowcowego.

Obecnie awansował na kierownika technicznego naszego aeroklubu. Mimo tylu zajęć radzi sobie z nimi doskonale. Ile to razy (mimo tak ograniczonego czasu!), gdy trzeba było szybciej przygotować sprzęt, sam zakasywał rękawy i brał się do roboty! Fakt, że czasem i nas popędzi w pracy, ale nie mamy do niego urazy, bo co „zarządzi" Rysiek — to jest słuszne!

RYSZARD KRÓLIKOWSKI
Lublin

Trzeci rekord świata Majewskiej

TRZY miesiące temu, w maju, pilotka szybowcowa Aeroklubu Warszawskiego Pelagia Majewska zdobyła dwa rekordy świata. Były to wyczyny świadczące o wysokiej klasie sportowej młodej, do tej pory jeszcze mało znanej, szybowniczki. Nowy, piękny rekord ustanowiony przez Majewską dnia 10 sierpnia br. w przelocie docelowym — potwierdził jeszcze raz dobrą formę pilotki warszawskiej. Przeleciała ona na „Jaskółce" odległość 525 km ze Skórcza do Tyszowiec, bijąc dotychczasowy rekord świata należący do francuskiej pilotki Marcelle Choisnet-Gohard (z dnia 17 kwietnia 1954 r. — 507,052 km).

Trzeci w tym roku rekord świata Pelagii Majewskiej świadczy niewątpliwie o jej dużej ambicji sportowej. Przelotem tym, poza rekordem, zdobyła ona — jako trzecia kobieta w Polsce — diament za przelot długości 500 km. Jest to jej drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej.

(p)

100 silników więcej

ZG LPŻ zakupił ostatnio w NRD 100 silników do modeli latających. Silniki te firmy Zeiss typu „Aktivist" (2,5 cm³) zostały przydzielone bezpłatnie członkom kadry oraz najlepszym modelarzom w poszczególnych województwach. Pierwszą partię silników wręczono modelarzom na zawodach o Puchar Bałtyku w Szczecinie w dniu 29 lipca.

(I)

MAŁE LOTNICTWO W MALARSTWIE

ZNANY modelarz Stanisław Żurad z Wrocławia jest również malarzem. W ośrodku modelarskim LPŻ we Wrocławiu wisi obraz olejny wykonany przez Żurada. Przedstawia on fragment zawodów międzynarodowych w Poznaniu w 1951 roku. Obraz został namalowany w 1953 roku i posiada wymiary 700 × 100 mm.

Foto: Henryk Derczyński

7 diamentów w Jeleniej Górze...

...byłoby, gdyby Dział Zaopatrzenia ZG LPŻ pomyślał wcześniej o zaopatrzeniu Szkoły w przewody do aparatów tlenowych. Tyle bowiem w dniu 17 sierpnia wykonano lotów wysokościowych, które zakończyły się tylko zdobyciem warunków do złotych odznak. Piloci, ograniczeni dozwoloną wysokością, opuszczali wznoszenia rokujące uzyskanie diamentów.

Z początkiem sierpnia uruchomiono, ku uciesze i zadowoleniu nas wszystkich, piękny ośrodek jeżowski. Mimo, iż przygotowania do otwarcia czyniono od dłuższego czasu, dotychczas dają się we znaki rozmaite bolączki.

Uczestnicy I turnusu przez 12 dni czekali na nadesłanie map z ZG LPŻ. Delegowany po nie instr. T. Popiel wrócił z odpowiedzią, że mapy są „tajemnicą służbową" i będą przesłane specjalną pocztą. Dotychczas czekamy na nadesłanie obiecanych w rozdzielniku spadochronów, bez których — jak wiadomo — najlepszy nawet szybowiec musi stać w hangarze.

Mimo tych i innych trudności, kierownictwo Szkoły z ob. Edwardem Adamskim na czele, stara się zapewnić pilotom maksymalne wykorzystanie warunków. Wykonano kilkadziesiąt startów do przelotów 300 i 500 km (nawet z odholowaniem) — niestety pogarszająca się sytuacja meteorologiczna na trasie nie pozwoliła tych prób uwieńczyć sukcesem.

Piloci przebywający na turnusie kilkakrotnie atakowali występującą tu falę. I tak piloci: Tadeusz Farsewicz, Józef Stojda, Stanisław Mańkowski, Wojciech Matonóg oraz Andrzej Rzymkowski, dopełnili złote odznaki, uzyskując brakujące warunki wysokościowe.

Pech miał kol. Bohdan Laus, któremu do upragnionego przewyższenia zabrakło 30 m. Szereg lotów falowych wykonali też inni piloci.

JERZY POMIANOWSKI

Pilot z Vrchlabi we Wrocławiu

W dniu 31 lipca br. piloci Aeroklubu Wrocławskiego gościli u siebie czechosłowackiego szybownika Jarosława Alturbana z Vrchlabi. Wybrał się on na przelot docelowy Vrchlabi — Warszawa, co miało mu dać diament. Niestety — rozlewające się na inwersji cumulusy zmusiły go do lądowania koło Świdnicy, po przeleceniu zaledwie kilkudziesięciu kilometrów.

Czechosłowak leciał na starej, poniemieckiej „Ważce", która — jak twierdzi pilot — ma już chyba ponad 15 lat pracy w powietrzu. Niemniej chwali ją sobie bardzo i jego zdaniem — oprócz „Demanta" i „Rheinlandów", których mają w Czechosłowacji jeszcze kilka — „Ważki" choć stare, cenione są i lubiane przez pilotów. Oprócz Alturbana na przelot z Vrchlabi do Warszawy wybrało się jeszcze 9 pilotów.

Właściwie przelot sam nie jest ciekawy, bo nieudany, a poza tym wiadomość już nie bardzo aktualna. Ciekawe jest natomiast to, że piloci z Czechosłowacji posiadają stałe przepustki na wykonywanie przelotów za granicę. Zaopatrzenie naszych szybowników w podobne przepustki byłoby niewątpliwie bardzo korzystne dla naszego wyczynu szybowocowego. Bo dotychczas — niestety — za przekroczenie granicy na szybowcu, oprócz innych konsekwencji, grozi nam nie uznanie wyczynu.

„A"

Przyszli lotnicy zwiedzili OSL

OFICERSKA Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego gościła młodych entuzjastów lotnictwa — uczestników kursu spadochronowego w Aeroklubie Warszawskim. Chłopców i dziewczęta serdecznie podejmowali podchorążowie i żołnierze OSL-u, zapoznając ich z warunkami życia i nauki w szkole. Pokazali im również pokoje, w których mieszkają. Zwiedzili oni poza tym bogato wyposażony Dział Nauk, gdzie przyszli piloci wojskowi zdobywają wiedzę lotniczą. Gościom pokazano również sprzęt lotniczy, a na zakończenie jeden z pilotów OSL-u zademonstrował pokaz akrobacji na samolocie szkolnym.

JANUSZ ANUSIEWICZ

Zmiany organizacyjne w „LOCIE"

ZGODNIE z zarządzeniem Nr 115 Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 18 lipca 1956 r., przedsiębiorstwa PLL „Lot" i ZRLST z dniem 30 czerwca br. uległy połączeniu w ten sposób, że PLL „Lot" przejęły cały majątek ZRLST. Obydwa połączone przedsiębiorstwa pod nazwą PLL „Lot" będą pod bezpośrednim nadzorem Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, a więc nadzór ten nie będzie sprawowany przez Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Na dyrektora PLL „Lot" został powołany mgr inż. Andrzej Skala, były dyrektor departamentu w MTDiL. Dyrektorem ZLC został mgr inż. Sergiusz Minorski.

Obóz wyczynowy modelarzy

W dniach od 15 do 31 sierpnia w Ligocie Dolnej odbył się obóz wyczynowy dla modelarzy lotniczych. W obozie uczestniczyło 30 osób — wyczynowców wyłonionych po Mistrzostwach Polski w roku bieżącym. (I)

NAGRODĘ TYGODNIA

— książkę — otrzymuje ob. Ryszard Królikowski z Lublina za korespondencję pt. „Najlepsi mechanicy".

4000 km przelecieli szybownicy stalinogrodzcy

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Śląskiego wykonali w roku bieżącym szereg przelotów otwartych, docelowych i docelowo-powrotnych. Chociaż były to w większości zamierzenia na zdobycie warunków do złotych odznak i diamentów, to tylko w jednym przypadku udało się cel osiągnąć. Przelotem docelowym długości 320 km pil. Hajnicz zdobył warunek do złotej odznaki i diament.

Ogólna ilość kilometrów przelecianych w roku bieżącym przez szybowników naszego aeroklubu zamyka się obecnie liczbą około 4 000. Jeżeli zważy się fakt, że dotychczas mieliśmy tylko 9 dni z dobrymi warunkami na przeloty, trzeba stwierdzić, że sekcja szybowcowa pracuje nieźle.

ANDRZEJ KAPITAN
Stalinogród

Wielki kurs modelarzy

W Jeżowie Sudeckim ZG LPŻ zorganizował w dniach od 5 do 30 sierpnia kurs dla instruktorów małego lotnictwa II i III klasy. W kursie brało udział 70 osób.

(I)

WIEŚCI Z JEŻOWA

Z dniem 1.8.56 Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Jeżowie wznowiła swoją działalność. Poza lotami wysokościowymi przewiduje się przeloty po trasach trójkątnych, docelowych i otwartych, celem uzupełnienia złotych odznak i diamentów.

*

Rok bieżący jest niezwykle urodzajny w warunki falowe. W ciągu ubiegłych trzech tygodni fala pojawiła się już czterokrotnie. Niestety, brak przewodów do aparatów tlenowych nie pozwolił na właściwe jej wykorzystanie.

W najbliższym czasie szybowce Szkoły zostaną wyposażone w radio, co znacznie usprawni i ułatwi właściwe wykorzystanie warunków falowych.

E. A.

AEROKLUB
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
(Członek FAI)

BIULETYN

Nr 234 — 1956

ZATWIERDZENIE REKORDÓW ŚWIATOWYCH W KLASACH

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI, zatwierdziła następujące rekordy światowe w klasach:

KLASA D, KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE
Rekord odległości przelotu docelowego

RENE FONTEILLES (FRANCJA), na szybowcu „Breguet 901", na trasie: Troyes Barberey—Dax, dnia 13 maja 1956 r.
Odległość przelotu — **677,61 km.**

Kobiecy rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego

BARBARA DANKOWSKA (POLSKA), na szybowcu „Jaskółka" SP-1489, na trasie: Lisie Kąty — Kobylnica — Lisie Kąty, dnia 23 maja 1956 r.
Odległość przelotu — **341,9 km.**

KLASA D, KATEGORIA II — SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE
Kobiecy rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego

PELAGIA MAJEWSKA (POLSKA), z pasażerką **Haliną Oleksiewicz**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie: Lisie Kąty — Kobylnica — Lisie Kąty, dnia 23 maja 1956 r.
Odległość przelotu — **341,9 km.**

Kobiecy rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

PELAGIA MAJEWSKA (POLSKA), z pasażerką **Władysławą Adamczyk**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie Lisie Kąty — Zbiewo, — Przepałkowo — Lisie Kąty, dnia 24 maja 1956 r.
Prędkość przelotowa — **66,551 km/h.**

KLASA G, KATEGORIA I — SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE

Rekord celności skoku z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

PETAR MEDJAREVIC (JUGOSŁAWIA), na lotnisku Vrsac, dnia 17 maja 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków — **1,10 m.**

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe w klasach:

KLASA D, KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE
Kobiecy wyczyn homologowany prędkości przelotu docelowego na trasie 300 km

LUCYNA BAJEWSKA (Aeroklub Warszawski), na szybowcu „Jaskółka" SP-1312, na trasie: Warszawa—Szamotuły (310 km), dnia 9 czerwca 1956 r.
Prędkość przelotowa — **100,54 km/h.**

KLASA D, KATEGORIA II SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE
Wyczyn homologowany prędkości przelotu docelowego na trasie 200 km

TADEUSZ KACZMAREK (Aeroklub Poznański) z pasażerem **Józefem Misiekiem**, na szybowcu „Bocian" SP-1558, na trasie: Kostrzyn—Szczecin, dnia 13 lipca 1956 r.
Prędkość przelotowa — **59,9 km/h.**

KLASA G, KATEGORIA I — SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1.000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w nocy

BOGDAN SZMIDT (Aeroklub Łódzki), skoki z samolotu „CSS-13" SP-APF, na lotnisku Aleksandrów k/Łodzi, dnia 11 lipca 1956 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków — **16,08 m.**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków zdobycia odznak szybowcowych:

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY PONAD 300 KM

14 (121) **Józef Misiek** — na szybowcu „Mucha 100" SP-1495 na trasie: Ostrów — Poznań — Inowrocław — Ostrów, dnia 12 maja 1956 r. — **325 km**

15 (122) **Witold Lewandowski** — na szybowcu „Mucha" „SP"-1446 na trasie: Fordon—Białystok, dnia 20 maja 1956 r. — **336 km**

16 (123) **Marek Studziński** — na szybowcu „Mucha" SP-1438, na trasie: Masłów—Kobylnica, dnia 23 maja 1956 r. — **305 km**

17 (124) **Włodzimierz Wojtecki** — na szybowcu „Mucha" SP-1405, na trasie: Masłów—Białystok, dnia 5 czerwca 1956 r. — **305 km**

18 (125) **Roman Gajos** — na szybowcu „Mucha" SP-1438, na trasie: Masłów—Białystok, dnia 5 czerwca 1956 r. — **305 km**

19 (126) **Stanisław Gondek** — na szybowcu „Mucha" SP-1409, na trasie: Warszawa—Szamotuły, dnia 9 czerwca 1956 r. — **310 km**

20 (127) **Stanisław Mańkowski** — na szybowcu „Mucha" SP-1410, na trasie: Warszawa—Szamotuły, dnia 9 czerwca 1956 r. — **310 km**

21 (128) **Zofia Widort** — na szybowcu „Mucha", SP-1447, na trasie: Warszawa—Szamotuły, dnia 9 czerwca 1956 r. — **310 km**

22 (129) **Gerard Szymański** — na szybowcu „Mucha", SP-1405, na trasie: Masłów—Olsztyn, dnia 11 czerwca 1956 r. — **328 km**

23 (130) **Czesław Batóg** — na szybowcu „Jaskółka", SP-1545, na trasie: Masłów—Olsztyn, dnia 11 czerwca 1956 r. — **328 km**

24 (131) **Bolesław Maślanka** — na szybowcu „Mucha", SP-1072, na trasie: Bielsko—Warszawa, dnia 11 czerwca 1956 r. — **305 km**

ZŁOTA ODZNAKA SZYBOWCOWA

1 (127) **Bolesław Maślanka**
przewyższenie: Bielsko, dnia 29.11.1951 na szybowcu „Mucha" SP-1061 — 3430 m
przelot: Bielsko—Warszawa, dnia 11.06.1956 r. na szybowcu „Mucha" SP-1072 — 305 km

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

25 (1007) **Helena Hryńko**

długotrwałość:	3.8.55	na szyb.	„Mucha"	5 h 40 min
przewyższenie:	5.6.55	„	„Mucha"	1880 m
przelot:	14.5.56	„	„Mucha"	75 km

26 (1008) **Witold Swat**

długotrwałość:	15.4.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 10 min
przewyższenie:	21.8.55	„	„Mucha"	1505 m
przelot:	24.5.56	„	„Mucha"	84 km

27 (1009) **Józef Bujak**

długotrwałość:	21.5.56	na szyb.	„Komar"	7 h 23 min
przewyższenie:	23.5.56	„	„Mucha"	1600 m
przelot:	28.5.56	„	„Mucha"	78 km

28 (1010) **Reginald Ludwig**

długotrwałość:	16.4.56	na szyb.	„Komar"	5 h 30 min
przewyższenie:	23.5.56	„	„Mucha"	1320 m
przelot:	28.5.56	„	„Mucha"	52 km

29 (1011) **Emil Didyk**

długotrwałość:	29.5.56	na szyb.	„Mucha"	7 h 12 min
przewyższenie:	6.5.56	„	„Mucha"	1290 m
przelot:	6.5.56	„	„Mucha"	68 km

30 (1012) **Kazimierz Gałęcki**

długotrwałość	12.5.56	na szyb.	„Komar"	5 h 43 min
przewyższenie:	21.5.56	„	„Salamandra"	1460 m
przelot:	29.5.56	„	„Mucha"	59 km

31 (1013) **Henryk Bałazy**

długotrwałość:	30.5.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 12 min
przewyższenie:	23.5.56	„	„Mucha"	1490 m
przelot:	30.5.56	„	„Mucha"	55 km

32 (1014) **Jerzy Kiajmon**

długotrwałość:	23.5.56	na szyb.	„Komar"	5 h 40 min
przewyższenie:	31.5.56	„	„Mucha"	1390 m
przelot:	30.5.56	„	„Mucha"	97 km

33 (1015) **Krystian Kokot**

długotrwałość:	12.5.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 13 min
przewyższenie:	12.5.56	„	„Mucha"	1330 m
przelot:	3.6.56	„	„Mucha"	117 km

34 (1016) **Tadeusz Rychlik**

długotrwałość:	25.4.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 41 min
przewyższenie:	4.6.56	„	„Mucha"	1370 m
przelot:	13.5.56	„	„Mucha"	84 km

35 (1017) **Tadeusz Woźny**

długotrwałość:	12.5.56	na szyb.	„Mucha"	7 h 50 min
przewyższenie:	4.6.56	„	„Mucha"	1230 m
przelot:	12.5.56	„	„Mucha"	85 km

36 (1018) **Andrzej Adamkiewicz**

długotrwałość:	23.5.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 31 min
przewyższenie:	26.5.56	„	„Mucha"	1640 m
przelot:	11.6.56	„	„Mucha"	103 km

37 (1019) **Feliks Działo**

długotrwałość:	3.6.56	na szyb.	„Mucha"	7 h 35 min
przewyższenie:	3.6.56	„	„Mucha"	1000 m
przelot:	11.6.56	„	„Mucha"	288 km

38 (1020) **Andrzej Kmiotek**

długotrwałość:	25.6.55	na szyb.	„Mucha"	5 h 12 min
przewyższenie:	11.6.56	„	„Mucha"	1775 m
przelot:	24.5.56	„	„Mucha"	156 km

39 (1021) **Jerzy Śmielkiewicz**

długotrwałość:	12.5.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 09 min
przewyższenie:	11.6.56	„	„Mucha"	1450 m
przelot:	11.6.56	„	„Mucha"	103 km

40 (1022) **Jerzy Pietrzak**

długotrwałość:	15.8.55	na szyb.	„Bocian"	5 h 02 min
przewyższenie:	17.6.56	„	„Mucha"	1240 m
przelot:	28.5.56	„	„Mucha"	51 km

41 (1023) **Dżen-Jo-Fen**

długotrwałość:	19.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 15 min
przewyższenie:	2.6.56	„	„Mucha"	1250 m
przelot:	8.7.56	„	„Mucha"	150 km

42 (1024) **Niu-Dżen-Ju**

długotrwałość:	1.7.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 42 min
przewyższenie:	1.6.56	„	„Mucha"	1300 m
przelot:	9.7.56	„	„Mucha"	83 km

43 (1025) **Sun-Chan-Dun**

długotrwałość:	19.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 44 min
przewyższenie:	19.6.56	„	„Mucha"	1500 m
przelot:	9.7.56	„	„Mucha"	65 km

44 (1026) **Si-Czi-Dzie**

długotrwałość:	3.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 16 min
przewyższenie:	1.6.56	„	„Mucha"	1500 m
przelot:	12.7.56	„	„Mucha"	62 km

45 (1027) **Si-Ko-Ań**

długotrwałość:	18.6.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 32 min
przewyższenie:	10.7.56	„	„Mucha"	1150 m
przelot:	12.7.56	„	„Mucha"	62 km

46 (1028) **U-In-Czen**

długotrwałość:	1.7.56	na szyb.	„Mucha"	6 h 40 min
przewyższenie:	1.6.56	„	„Mucha"	1400 m
przelot:	13.7.56	„	„Mucha"	62 km

47 (1029) **Dżen-Mao-Lun**

długotrwałość:	19.6.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 33 min
przewyższenie:	19.7.56	„	„Mucha"	1100 m
przelot:	9.7.56	„	„Mucha"	212 km

48 (1030) **Syn-Ke-Dziu**

długotrwałość:	13.7.56	na szyb.	„Mucha"	5 h 20 min
przewyższenie:	2.6 56	„	„Mucha"	1100 m
przelot:	20.7.56	„	„Mucha"	62 km

49 (1031) **Wsiewołod Winicki**

długotrwałość:	13.7.56	na szyb.	„Bocian"	5 h 08 min
przewyższenie:	19.7.56	„	„Mucha"	1300 m
przelot:	19.7.56	„	„Mucha"	57 km

KOMISARZE SPORTOWI

Na wniosek zainteresowanych Aeroklubów Komisja Sportowa APRL zatwierdziła dodatkowo następujących Komisarzy Sportowych APRL i Komisarzy-Pomocników:

AEROKLUB KRAKOWSKI

Komisarze Sportowi: Wiesław Wolański, Jerzy Ziomek, Janusz Siemiątkowski, Andrzej Brożek, Andrzej Grabowski.

Komisarze-Pomocnicy: Władysław Boczkaj, Stanisław Kwiatkowski, Roman Heil, Jerzy Jagiełło, Adam Kowalski, Andrzej Zygiel.

AEROKLUB LUBELSKI

Komisarze Sportowi: Tadeusz Rybacki, Antoni Łukaszuk; Tadeusz Żurawski, Zygmunt Grzelak, Wacław Bernatowicz, Józef Dziurkowski, Zygmunt Gębal, Ryszard Szyszko, Czesława Caban.

Komisarze-Pomocnicy: Bronisław Wicisłowski, Jerzy Chludziński, Mieczysław Sluz, Zygmunt Bartosik, Jan Biały, Józef Woźnica, Stanisław Wojciechowski, Ryszard Chmielarz, Stanisław Plis, Stanisław Waleryś.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 31 lipca 1956 r.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4865/C B-27

NUMER PODPISANO DO DRUKU 29 SIERPNIA 1956 R.

Polskie

KONSTRUKCJE LOTNICZE

PZL „WILK"

ROK BUDOWY 1938
DWUMIEJSCOWY MYŚLIWSKI
SAMOLOT WIELOCELOWY

SILNIKI SZEREGOWE CHŁO=
DZONE POWIETRZEM PZL „FOKA"
O MOCY 420 KM KAŻDY

PROTOTYP WYSTAWIONY BYŁ
NA XVI MIĘDZYNARODOWYM SALO=
NIE LOTNICZYM W PARYŻU × 1938
SAMOLOT NIE WSZEDŁ
DO PRODUKCJI SERYJNEJ

DANE TECHNICZNE

ROZPIĘTOŚĆ	11,05 M
DŁUGOŚĆ	8,35 M
POWIERZCHNIA NOŚNA	18,8 M^2
CIĘŻAR WŁASNY	1715 KG
CIĘŻAR CAŁKOWITY	2770 KG

PRĘDKOŚĆ MAX.	465 KM/H
PRĘDKOŚĆ PRZEL.	400 KM/H
PUŁAP PRAKT.	10000 M
ZASIĘG	1250 KM

UZBROJENIE
STAŁE – DWA K.M. 7,7 MM
DZIAŁKO 20 MM × RUCHOME
DWA K.M. 7,7 MM × 300 KG BOMB

METRY

T. PSZENICKI